



# THRIVE

MONTGOMERY 2050  
Let's Plan Our Future. Together

Borrador de la Junta de Planificación | Abril de 2021

 **Montgomery Planning**

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION

**M**ontgomery Prospera 2050 contiene el texto y los mapas de respaldo para una enmienda integral al Plan General de 1969 (en las plataformas y corredores) para el Desarrollo Físico del Distrito Regional de Maryland-Washington en los Condados de Montgomery y Prince George's, y sus enmiendas; la Refinación del Plan General de 1993 de los Objetivos y las Metas para el Condado de Montgomery, y sus enmiendas; el Plan Maestro de Preservación Histórica, y sus enmiendas; el Plan Funcional de la Línea Púrpura de 2010, y sus enmiendas; el Elemento de vivienda del Plan General de 2011, y sus enmiendas; el Plan Maestro Funcional de los Corredores de Transporte de todo el Condado de 2013, y sus enmiendas; el Plan Maestro de Autopistas y Vías de Tránsito de 2018, y sus enmiendas; el Plan Maestro Funcional de Espacios Públicos Energizados de 2018, y sus enmiendas; y el Plan Maestro de Bicicletas de 2018, y sus enmiendas.

Montgomery Prospera 2050 es un plan general para el condado con un horizonte de 30 años. Establece una visión para el condado y abarca recomendaciones amplias de políticas de todo el condado para el uso de la tierra, la zonificación, la vivienda, la economía, la equidad, el transporte, los parques y el espacio abierto, el medioambiente y los recursos históricos. Estas recomendaciones proporcionan orientación para planes maestros futuros, procesos de mejora de capital del condado y el estado, y otras iniciativas públicas y privadas que influyen en el uso y la planificación de la tierra en el condado. Ninguna de las recomendaciones relacionadas con la zonificación del plan puede implementarse sin una enmienda de mapa seccional, una enmienda de mapa de distrito o una enmienda de texto de zonificación aprobada por el Consejo del Condado.

## Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional

La Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional es una agencia bicondado creada por la Asamblea General de Maryland en 1927. La autoridad geográfica de la Comisión se extiende a la gran mayoría de los condados de Montgomery y Prince George's; el Distrito Regional de Maryland-Washington (jurisdicción de planificación M-NCPPC) comprende 1,001 millas cuadradas, mientras que el Distrito Metropolitano (parques) comprende 919 millas cuadradas, en los dos condados.

La Comisión prepara, adopta y enmienda o extiende el Plan general (en los corredores y las plataformas) para el desarrollo físico del Distrito Regional de Maryland-Washington en los condados de Montgomery y Prince George's. La Comisión opera en cada condado a través de Juntas de Planificación designadas por los gobiernos de esos condados. Las Juntas de Planificación son responsables de la implementación de planes locales, de las ordenanzas de zonificación y las regulaciones de subdivisión; y de la administración del sistema de parques bicondado.

La Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional alienta el involucramiento y la participación de personas con discapacidades, y sus instalaciones son accesibles. Para obtener asistencia con necesidades especiales (p. ej., materiales en letra grande, dispositivos de escucha, interpretación de lenguaje de señas, etc.), comuníquese con la Oficina de Comisionados del Condado de Montgomery de M-NCPPC por teléfono al 301-495-4605 o por correo electrónico a [mcpchair@mncppc-mc.org](mailto:mcpchair@mncppc-mc.org). Los residentes de Maryland también pueden utilizar el Servicio de Retransmisión de Maryland gratuito para obtener ayuda con las llamadas hacia o desde personas con impedimentos auditivos o del habla; para obtener información, visite [www.mdrelay.org](http://www.mdrelay.org) o llame al 866-269-9006.

Fuentes de copias

Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional, 2425 Reedie Drive, Wheaton, MD, 20902. En línea en [www.thrivemontgomery.com](http://www.thrivemontgomery.com).





# ÍNDICE

---

INTRODUCCIÓN //1-24

CRECIMIENTO COMPACTO: DESARROLLO ENFOCADO EN LOS CORREDORES //25-40

COMUNIDADES COMPLETAS: COMBINACIÓN DE USOS Y FORMAS //41-54

DISEÑO, ARTE Y CULTURA: INVERTIR Y CONSTRUIR UNA COMUNIDAD //55-74

REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN: CONECTAR PERSONAS, LUGARES E IDEAS //75-86

VIVIENDAS ASEQUIBLES Y ACCESIBLES: MÁS DE TODO //87-110

PARQUES Y RECREACIÓN PARA UNA COMUNIDAD CADA VEZ MÁS URBANA Y DIVERSA: ACTIVA Y SOCIAL //111-126

CONCLUSIÓN //127-138

APÉNDICES //139-152

NOTAS FINALES Y FUENTES //153-160

# FIGURAS

---

Figura 1: Estimación y pronóstico de la población, de 1940 a 2045	5
Figura 2: Tierra disponible para adaptarse al crecimiento	6
Figura 3: Tasa de crecimiento del empleo en el condado de Montgomery en comparación con condados de tamaño similar (de 2004 a 2019)	8
Figura 4: Cambio porcentual en la población y en los asentamientos (de 2010 a 2019)	8
Figura 5: Ingreso familiar promedio real, de 1999 a 2019	9
Figura 6: Cambio del ingreso familiar promedio real, de 2009 a 2019	9
Figura 7: Patrimonio neto familiar promedio, de 25 a 44 años de edad, 2019	10
Figura 8: Migración neta al condado de Montgomery, de 25 a 44 años de edad, de 2010 a 2019	10
Figura 9: Índices de dependencia de adultos mayores de la región metropolitana de Washington, de 2000 a 2020	10
Figura 10: Porcentaje de población por grupo etario, de 1990 a 2045	10
Figura 11: Oficinas centrales de empresas hoteleras en la región metropolitana de Washington	11
Figura 12: La I-270 en el condado de Montgomery es el epicentro de las empresas de ciencias biológicas en la región de Washington.	11
Figura 13: Población por raza y origen hispano, de 1990 a 2019	13
Figura 14: Porcentaje de la población nacida en el extranjero por jurisdicción, de 1990 a 2019	13
Figura 15: Edificio de Scotland School en 1942. Fue demolido en 1968 para dar lugar a un desarrollo de casas adosadas.	14
Figura 16: Ingreso familiar promedio por raza y origen étnico, 2019	14
Figura 17: Ubicación aproximada de los compromisos pendientes de la Administración Federal de Vivienda en el condado de Montgomery	14

Figura 18: Porcentaje de grupos raciales y étnicos importantes en el condado de Montgomery, 2019	14
Figura 19: Disparidades raciales por raza/origen étnico en comparación con la población blanca, 2019	15
Figura 20: Concentraciones de estudiantes de bajos ingresos frente al desempeño de AP, 2016-2017	15
Figura 21: Precipitaciones más intensas y registro diario de temperatura en Washington DC por década	16
Figura 22: Fuentes de emisiones de CO2 en el condado de Montgomery, de 2005 a 2015	17
Figura 23: Compromiso del condado de Montgomery de reducir las emisiones de GEI a cero para el 2035	17
Figura 24: Plan de Plataformas y Corredores de 1964: patrones urbanos y rurales	27
Figura 25: Acres y porcentaje de tierra en granjas, de 1949 a 2017	28
Figura 26: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, actualidad	29
Figura 27: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, posible futuro	29
Figura 28: Los principales corredores de transporte pueden transformarse de arterias de tránsito inseguras existentes a una serie de comunidades completas	30
Figura 29: Crecimiento enfocado en los corredores	31
Figura 30: Reserva Agrícola del condado de Montgomery.	33
Figura 31: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, actualidad New Hampshire Avenue, actualidad	35
Figura 32: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, posible futuro	35
Figura 33: El revestimiento de los corredores con densidades adecuadas ofrece opciones de vivienda	36
Figura 34: Distancia media de desplazamiento al trabajo, en millas, 2016	37
Figura 35: En Pike y Rose, el desarrollo de rellenos redujo los flujos de escorrentía de aguas pluviales en más del 70 por ciento.	38
Figura 36: Pautas típicas de diseño de calles	69

Figura 37: Reurbanización potencial de un parque de oficinas suburbanas típico	70
Figura 38: Porcentaje de personas que se desplazan al trabajo solas, por jurisdicción, 2019	77
Figura 39: Montgomery Prospera 2050 recomienda tomar elementos que se encuentran en bulevares más urbanos (como 14th Street NW en el DC, abajo) para corredores como Rockville Pike (arriba).	77
Figura 40: Conexiones regionales a centros de actividades	78
Figura 41: La conectividad es mayor en una red tradicional de calles	79
Figura 42: Área de desplazamiento de Purple Line antes (izquierda) y después (derecha) de la finalización de la línea ferroviaria	81
Figura 43: La mayoría de los viajes en auto se pueden hacer en un corto viaje en bicicleta.	82
Figura 44: Los requisitos de espacio para transportar la misma cantidad de personas en automóvil (izquierda), bicicleta (centro) y autobús (derecha),	83
Figura 45: Índice de muertes en accidentes de tránsito por raza	84
Figura 46: Tiempo total de viaje para viajes cortos: bicicleta en comparación con autobús	85
Figura 47: Permisos de construcción y crecimiento de población del condado de Montgomery, de 1980 a 2020	89
Figura 48: Cantidad de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019	90
Figura 49: Porcentaje de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019 Porcentaje de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019	90
Figura 50: Precio de venta promedio de viviendas unifamiliares, de 1997 a 2017	91
Figura 51: Tasa de propiedad de vivienda por edad del propietario, de 1990 a 2019	91
Figura 52: Alquiler residencial multifamiliar promedio por pie cuadrado, de 2000 a 2016	91
Figura 53: Cambio en los tipos de vivienda familiar, de 1960 a 2019	92
Figura 54: Población de 65 años o más, de 1960 a 2040	92
Figura 55: Superficie total promedio de viviendas unifamiliares por año de construcción	92

Figura 56: Cantidad de viviendas ocupadas por propietarios por unidad de vivienda y tamaño del hogar, 2018	93
Figura 57: Porcentaje de los principales grupos de uso de la tierra en el condado de Montgomery, 2020	93
Figura 58: Grupo racial o étnico predominante por tramo del censo, 2019	94
Figura 59: Valor promedio de viviendas ocupadas por el propietario, 2019	95
Figura 60: Pronóstico de viviendas ocupadas por propietarios e inquilinos por tipo de vivienda, 2040	97
Figura 61: Usos de la tierra en el condado de Montgomery, 2020	98
Figura 62: El nuevo crecimiento a lo largo de los principales corredores de transporte público pueden proporcionar una variedad de opciones de vivienda	100
Figura 63: Preferencias para vivir en los EE. UU., 2015	103
Figura 64: Proporción de construcciones nuevas en lugares urbanos transitables a pie del área de Washington	103
Figura 65: Tasas de propiedad de vivienda por raza, 2017	104
Figura 66: Acumulación de riqueza y deuda por raza, 2016	104
Figura 67: Costo de vivienda y de transporte en el condado de Montgomery, 2017	105
Figura 68: Faltan viviendas intermedias	106
Figura 69: Cambios en el nivel educativo, de 1990 a 2019	107
Figura 70: Población del condado de Montgomery de 25 años o más con un título de licenciatura o superior por raza/origen étnico	107
Figura 71: Escuelas primarias con Título I y especializadas y grupos raciales y étnicos predominantes por tramo del censo, 2019	108
Figura 72: Área de estudio del plan de EPS	117
Figura 73: Mapa del área de enfoque en la equidad (Equity Focus Areas, EFA) del condado de Montgomery	119
Figura 74: Arroyo Evans Parkway antes y después de la restauración	124
Figura 75: Tendencias en la prevalencia de la obesidad entre adultos mayores de 20 años (ajustado por edad) y jóvenes (de 2 a 19 años) en los EE. UU., de 1999 a 2016	126



# INTRODUCCIÓN



Cuando se adoptó en 1964 el primer plan general del condado de Montgomery, conocido como el “Plan de Plataformas y Corredores”, gran parte de nuestra tierra no estaba desarrollada. Ese plan guio el crecimiento del condado durante más de 50 años<sup>1</sup> y ayudó a que el condado fuera uno de los lugares más deseables para vivir y trabajar en los Estados Unidos. Nuestro éxito se construyó sobre un galardonado sistema de parques y escuelas de alta calidad, junto con un liderazgo progresista para preservar tierras de cultivo, fomentar el surgimiento de centros urbanos y transporte público, y dar forma al diseño de subdivisiones suburbanas atractivas. El condado de Montgomery prosperó bajo el Plan de Plataformas y Corredores.



Sin embargo, en la actualidad, nos enfrentamos a nuevos retos y a circunstancias cambiantes que nos obligan a replantearnos los enfoques que nos sirvieron en el pasado. El condado de Montgomery cuenta con enormes ventajas, como una fuerza laboral altamente calificada, la proximidad a la capital del país y una cultura de apertura a los recién llegados, pero también estamos luchando por atraer a las empresas y alojar a nuestros residentes, y lidiamos con un legado de desigualdad racial y económica, y nos enfrentamos a los efectos del cambio climático.

Al mismo tiempo, las características demográficas de los residentes del condado de Montgomery han cambiado. Como grupo, nuestros residentes son mayores, más diversos y menos propensos a vivir en familias tradicionales. Hemos pasado de ser una comunidad dormitorio a una jurisdicción compleja con grandes centros de empleo, núcleos urbanos, barrios residenciales asentados y paisajes rurales. Competimos con el Distrito de Columbia y las jurisdicciones vecinas por talentos, empleos y desarrollo económico. Todo esto se desarrolla a medida que la tecnología cambia la forma en que trabajamos, compramos y vivimos, lo cual influye en la planificación y en el desarrollo de bienes raíces de maneras sin precedentes.

La combinación de cambios sociales, ambientales, tecnológicos, demográficos y económicos rápidos a nivel nacional y mundial, junto con los cambios en nuestra comunidad, nos exige observar claramente nuestras fortalezas y debilidades y desafiar las suposiciones que nos han guiado hasta este punto. Aunque el Plan de Plataformas y Corredores fue visionario, su aplicación también tuvo algunas consecuencias no deseadas, como la inversión desigual entre el sector oriental y occidental del condado, la excesiva dependencia en los automóviles y la zonificación de más de un tercio del condado exclusivamente para viviendas unifamiliares. El uso discriminatorio del suelo y las prácticas relacionadas con la planificación, incluido el legado de prácticas discriminatorias y los convenios raciales combinados con la zonificación excluyente, produjeron patrones de desarrollo no equitativos.

Aunque el fin de la discriminación racial por ley eliminó muchas barreras legales a la equidad, siguen existiendo obstáculos sociales y económicos. Para que el condado de Montgomery siga prosperando, debemos estar preparados para tomar decisiones difíciles y adoptar medidas audaces con el fin de prepararnos para el futuro. Montgomery Prospera 2050 es el vehículo para evaluar estos cambios y adaptar nuestro enfoque a la planificación de los próximos 30 años.



# ¿QUÉ ES UN PLAN GENERAL? ¿QUÉ ES MONTGOMERY PROSPERA 2050?

Un plan general es una guía a largo plazo para el desarrollo de una comunidad. Cada jurisdicción debe adoptar alguna forma de plan general o “integral” como una base legal para el ejercicio del uso de la tierra y los poderes de zonificación del gobierno, pero Montgomery Prospera 2050 también tiene un propósito más amplio para guiar la manera en que nuestra comunidad debe responder a las oportunidades y desafíos económicos, sociales y ambientales, tanto los que son evidentes ahora como los que surgirán en el futuro.

Montgomery Prospera 2050 define el contexto y el entorno básico de uso de la tierra para todas las acciones públicas y privadas en el condado y aborda directamente los problemas de uso y de planificación de la tierra cubiertos por todos los planes integrales. Sus recomendaciones también se refieren a los objetivos y a las acciones de otras entidades públicas y privadas que son responsables de implementar y de proporcionar servicios y comodidades relacionados. Por ejemplo, si bien M-NCPPC no desempeña un papel directo en el cumplimiento de las necesidades educativas del condado, tanto la forma física (calidad y tipos de vivienda, comercio minorista y transporte) como el establecimiento de una comunidad (ubicación, proximidad a escuelas, universidades, instalaciones, servicios y empleos) influyen en las perspectivas educativas de sus niños y adultos jóvenes.

El propósito de un plan de 30 años no es predecir y responder a un solo futuro, sino estar preparados para enfrentar múltiples futuros impredecibles. Por lo tanto, debemos considerar cómo los daños del cambio climático, las pandemias o los ataques terroristas podrían afectar al condado, así como las implicaciones de la automatización, la inteligencia artificial y los cambios económicos a escala regional, nacional y global.

Montgomery Prospera 2050 no abandona ni rechaza el concepto de plataformas y corredores, sino que lo moderniza para que siga siendo relevante. Así como el Plan de Plataformas y Corredores y sus mejoras definieron los problemas para tomar medidas adicionales, las recomendaciones generales de políticas de Montgomery Prospera 2050 requerirán enmiendas a otros planes, políticas y reglas de desarrollo antes de que puedan implementarse. En otras palabras, este plan describe los problemas y las formas de abordarlos, pero no incluye recomendaciones de zonificación u otras pautas específicas de uso de la tierra en determinadas áreas geográficas o temas específicos, como redes de transporte. Los planes de área y los planes funcionales relevantes seguirán siendo válidos hasta que se modifiquen de acuerdo con la orientación proporcionada en este plan.

## Objetivos generales de Montgomery Prospera 2050

Montgomery Prospera 2050 se trata de adoptar nuevas realidades, abordar las desigualdades históricas y cambiar la forma en que pensamos sobre cómo debería crecer el condado. El condado de Montgomery está creciendo más lentamente que en las últimas décadas, pero el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington todavía proyecta que nuestra población aumente en aproximadamente 200,000 personas durante los próximos 30 años.

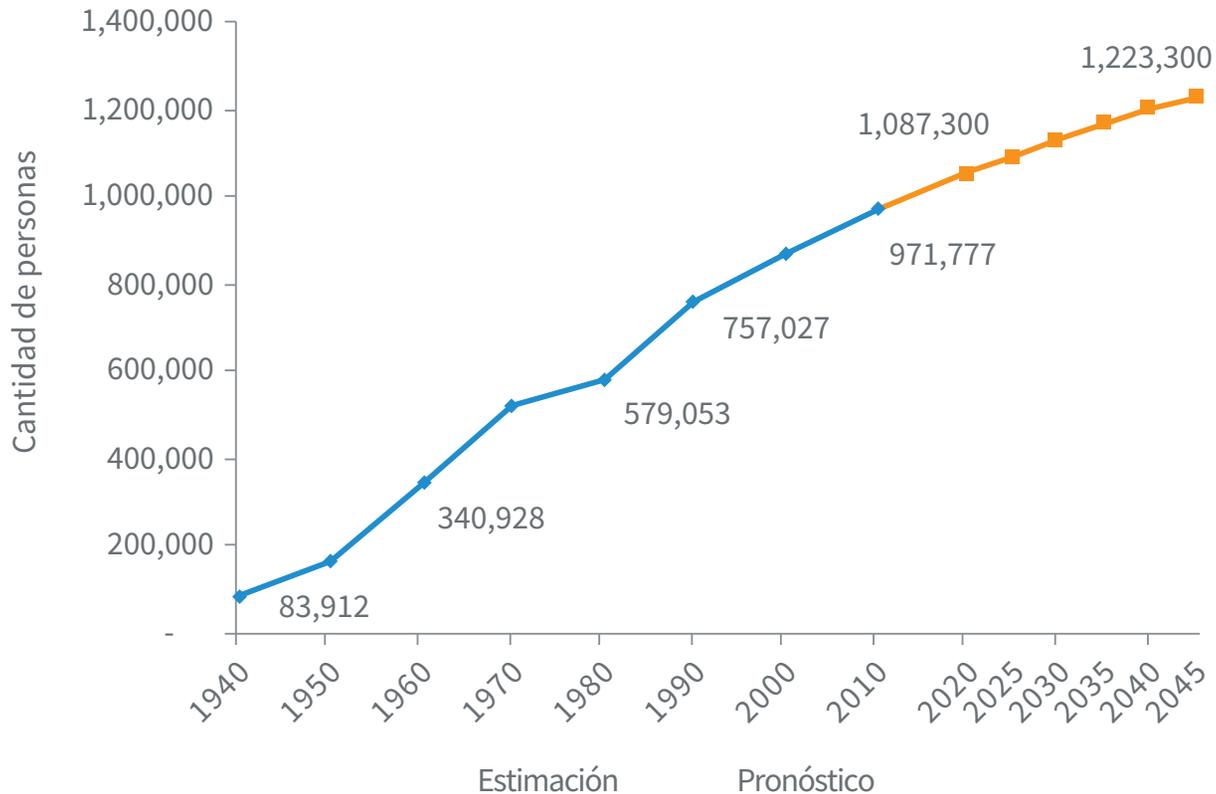
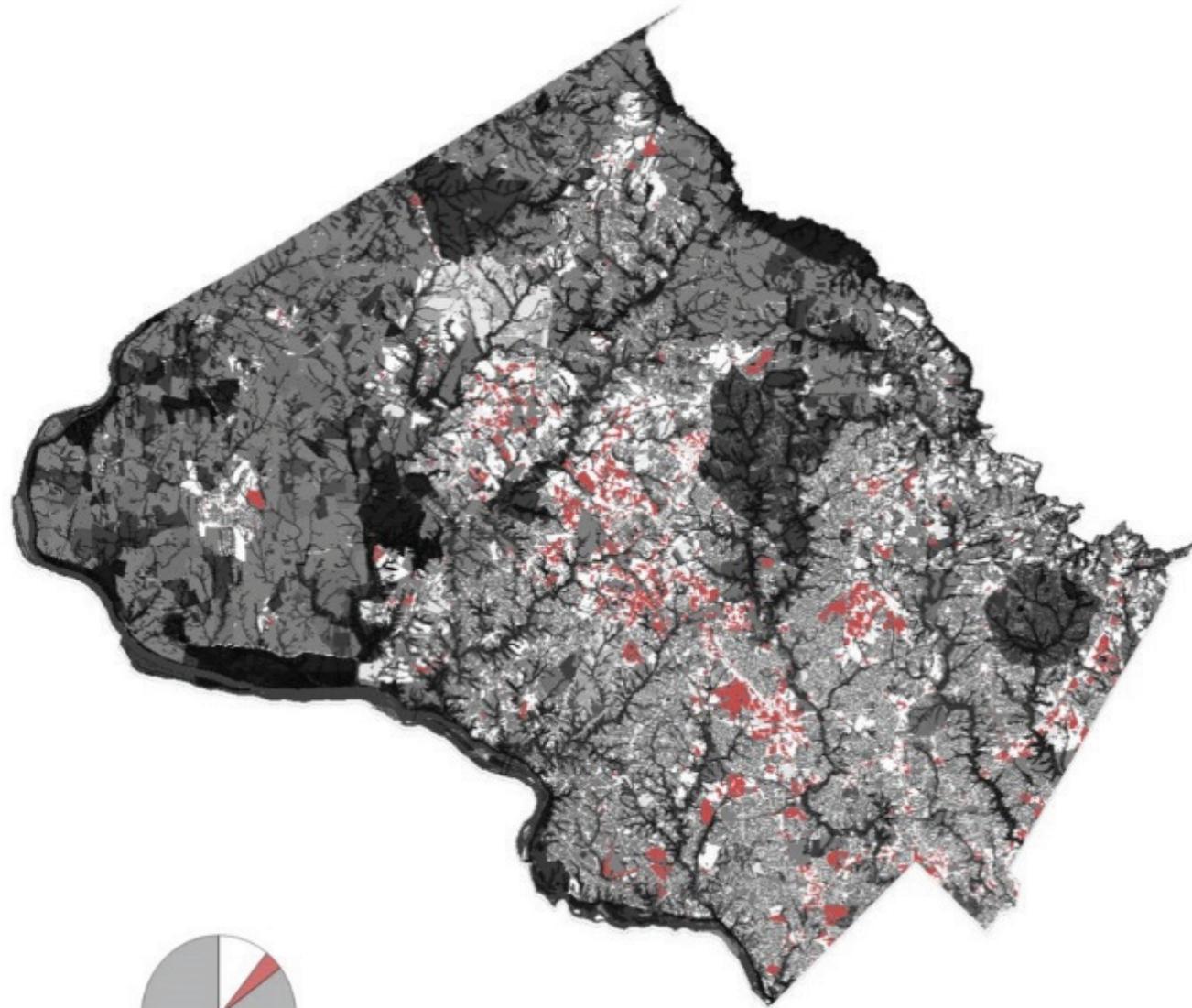


Figura 1: Estimación y pronóstico de la población, de 1940 a 2045

El condado tiene relativamente poca tierra no desarrollada para contemplar este crecimiento, incluso si la nueva construcción es relativamente compacta. Con el 85 % de nuestro suelo ya urbanizado o limitado de alguna manera, adaptarnos incluso al crecimiento relativamente modesto que se espera durante la vigencia de este plan es una tarea ambiciosa. La forma en que pensamos sobre el crecimiento debe cambiar. Debemos reconsiderar los sitios que antes se consideraban inadecuados para el desarrollo, como los estacionamientos o los derechos aéreos sobre los edificios existentes, y buscar formas de usar la tierra de manera más eficiente.

**Con el 85 % de nuestro suelo ya urbanizado o limitado de alguna manera, adaptarnos incluso al crecimiento relativamente modesto que se espera durante la vigencia de este plan es una tarea ambiciosa.**



**Restricciones ambientales (gris medio y gris oscuro):**  
 Arroyos, reservas de humedales, suelos erosionables, áreas de parques y biodiversidad, áreas de protección especiales, reserva agrícola, servidumbres de conservación forestal.

**Restricciones artificiales (gris claro):**  
 Sitios de servicios públicos (WSSC, líneas de transmisión), infraestructura de transporte (metro, ferrocarril, carreteras estatales, carreteras federales), sitios de propiedad del gobierno, carreteras rústicas, instalaciones de educación pública, recursos históricos, derechos de desarrollo transferibles (Transferrable Development Rights, TDR) agotados, cantera de Rockville, viviendas asequibles reguladas, instituciones privadas, asociaciones de propietarios, viviendas unifamiliares.

**Calificadores de reurbanización (rojo):**  
 Propietarios múltiples, valor de mejora > valor de la tierra, edificios de oficinas de menos de 50 años, edificios de tiendas minoristas de menos de 15 años.



Área restringida (todas las áreas no blancas) = 276,515 acres (85 %)  
 Área sin restricciones (áreas blancas) = 47,804 acres (15 %)

Figura 2: Tierra disponible para adaptarse al crecimiento

Este plan esboza estrategias para adaptar el crecimiento de manera que no solo se logre lugar para los nuevos residentes, sino que también se mejore la calidad de vida de las personas que ya están aquí. Anticipa un condado que inevitablemente se volverá más urbano, más diverso y más interconectado. Explica por qué y cómo debemos tomar medidas para volvernos más prósperos, equitativos y resilientes a medida que utilizamos el crecimiento y la reurbanización para crear lugares que sean más competitivos económicamente, fomentar un sentido más fuerte de confianza e inclusión entre personas de diferentes orígenes, y mejorar la calidad ambiental y la salud pública en el proceso.

Por lo tanto, las ideas y las recomendaciones de este plan están organizadas para lograr tres objetivos generales: competitividad económica, equidad racial y social, y sostenibilidad ambiental.



## Rendimiento económico y competitividad

Nuestra calidad de vida depende de la capacidad de atraer y retener a los empleadores y a los empleados que necesitan. El condado de Montgomery se encuentra en el percentil 99 de todos los condados de los Estados Unidos en términos de ingresos familiares, patrimonio neto familiar y logros educativos. Si bien seguimos beneficiándonos de la proximidad a la capital del país, que atrae a personas altamente capacitadas, formadas y motivadas de todo el mundo, el rendimiento económico del condado se ha estado reduciendo desde la Gran Recesión de 2008.

La cantidad total de empleos en el condado creció un cinco por ciento de 2004 a 2019, mientras que 20 condados de tamaño similar en todo el país aumentaron su base de empleo en un promedio del 21 por ciento. El condado de Montgomery experimentó la tasa más lenta de formación de empresas en la región de Washington de 2010 a 2019.

**El condado de Montgomery experimentó la tasa más lenta de formación de empresas en la región de Washington de 2010 a 2019.**

**El condado de Montgomery se encuentra en el percentil 99 de todos los condados de los Estados Unidos en términos de ingresos familiares, patrimonio neto familiar y logros educativos.**

Como resultado, el crecimiento de los ingresos familiares en el condado se retrasó con respecto al promedio nacional (-2 % frente al 10 %) y fue el más lento en la región durante este período. El condado de Montgomery agregó empleos, aunque lentamente, pero el crecimiento surgió en gran medida en los sectores de salarios más bajos de la economía.



Figura 3: Tasa de crecimiento del empleo en el condado de Montgomery en comparación con condados de tamaño similar, de 2004 a 2019

	Población	Asentamientos
EE. UU.	6.3 %	12.2 %
Condado de Montgomery	8.1 %	5.4 %
Condado de Loudoun	32.4 %	37.8 %
Washington, DC	17.3 %	17.7 %
Condado de Arlington	14.1 %	14.1 %
Condado de Frederick	11.2 %	10.4 %
Condado de Fairfax	6.1 %	9.5 %
Condado de Prince George's	5.3 %	6.7 %

Figura 4: Cambio porcentual en la población y en los asentamientos, de 2010 a 2019

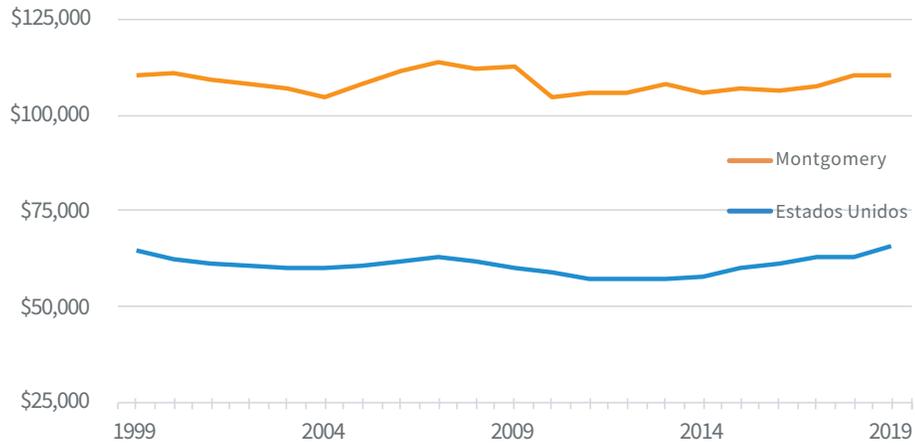


Figura 5: Ingreso familiar promedio real, de 1999 a 2019

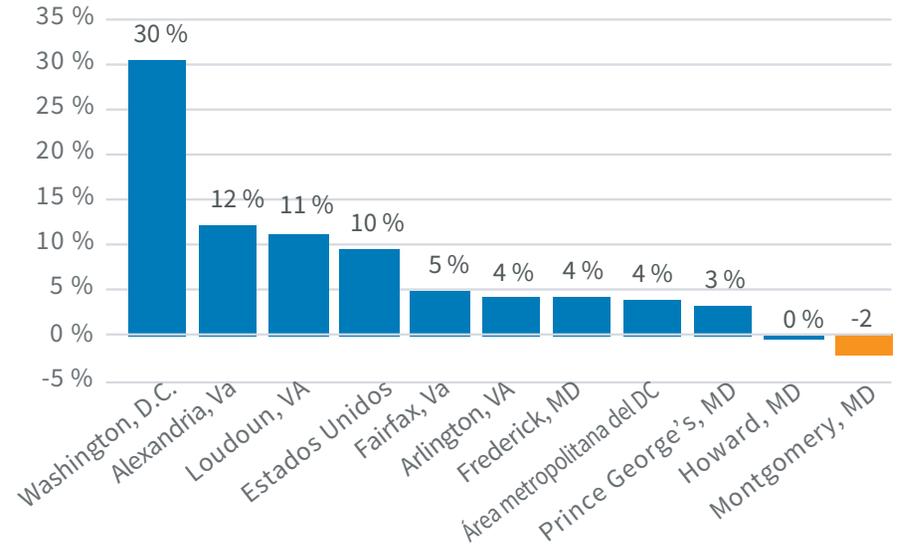


Figura 6: Cambio del ingreso familiar promedio real, de 2009 a 2019



**55 por ciento de crecimiento del empleo en empleos con sueldos más bajos**



**61 por ciento de pérdida de empleo en empleos con remuneración más alta**

Este débil crecimiento del ingreso familiar y del empleo reduce la base impositiva del condado, y restringe su capacidad para proporcionar servicios y comodidades de alta calidad y limita la capacidad de muchos residentes del condado de comprar viviendas, una herramienta clave para construir patrimonio familiar e invertir en sus comunidades.

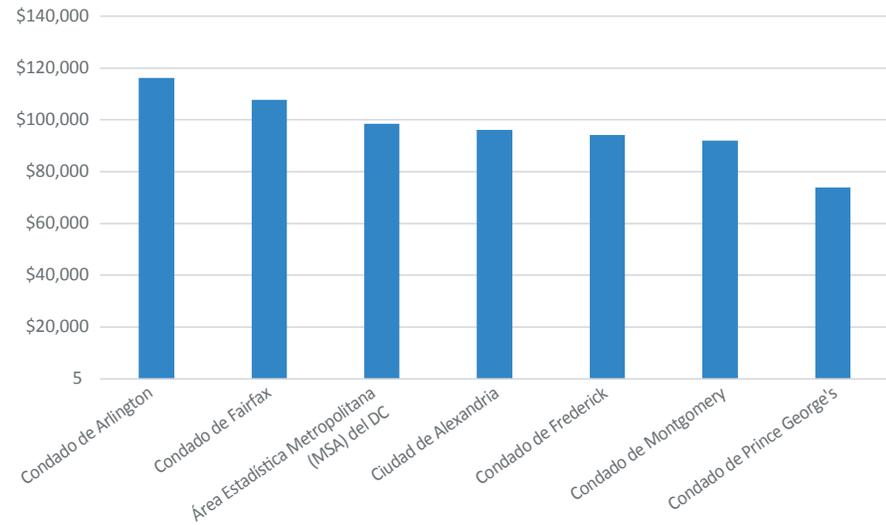


Figura 7: Patrimonio neto familiar promedio, de 25 a 44 años de edad, 2019

Este es particularmente el caso de los hogares más jóvenes, que tienen dificultades para pagar una vivienda y echar raíces. El condado de Montgomery tiene una menor participación de adultos jóvenes que la mayoría de los condados similares en todo el país.

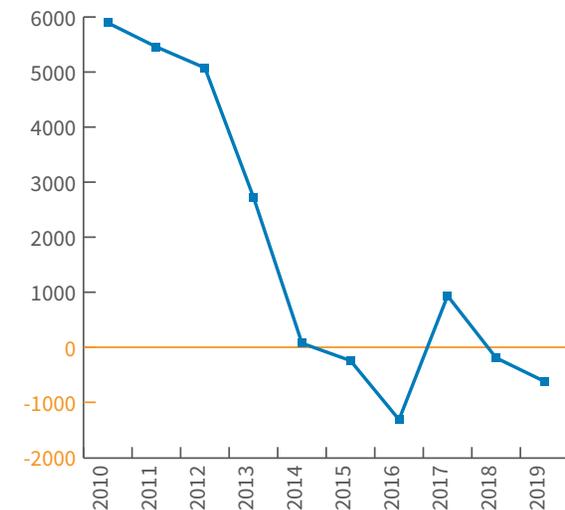


Figura 8: Migración neta al condado de Montgomery, de 25 a 44 años de edad, de 2010 a 2019

Todo esto ocurre al mismo tiempo que muchos de nuestros residentes alcanzan la edad de jubilación, lo que crea la proporción de dependencia de adultos mayores más alta de la región. A menos que podamos atraer y retener a más adultos jóvenes, este envejecimiento de nuestra fuerza laboral ejercerá presión sobre la base impositiva a medida que la proporción de residentes del condado de Montgomery jubilados crezca y el porcentaje de residentes en sus años de mayores ingresos se reduzca.

	2000	2010	2020
Condado de Montgomery	16.7 %	18.2 %	25.3 %
Condado de Frederick	14.4 %	16.4 %	23.2 %
Condado de Prince George's	11.2 %	13.4 %	21.0 %
Alexandria	11.8 %	22.1 %	16.6 %
Condado de Fairfax	7.0 %	9.8 %	16.0 %
Condado de Arlington	12.2 %	11.2 %	15.0 %
Condado de Loudoun	8.2 %	9.8 %	14.9 %

Figura 9: Índices de dependencia de adultos mayores de la región metropolitana de Washington, de 2000 a 2020

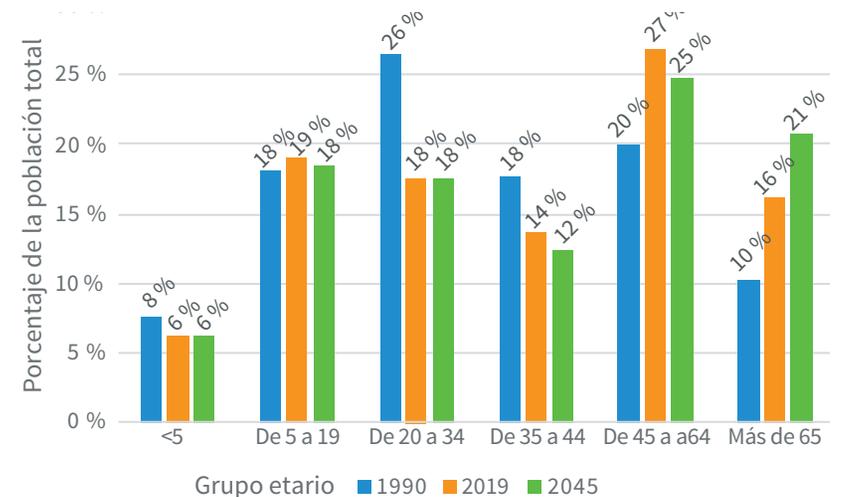


Figura 10: Porcentaje de población por grupo etario, de 1990 a 2045

Este cambio demográfico significa que el rendimiento económico del condado tendrá que mejorar solo para mantener los niveles actuales de ingresos fiscales y los servicios que financia, lo que hará que la competitividad económica sea una preocupación aún más apremiante.

Somos parte de una economía regional dinámica con una rica combinación de instituciones públicas y empresas privadas. El condado tiene concentraciones significativas en dos sectores: hospitalidad y ciencias biológicas, que juntos forman una base sólida para producir empleos con salarios más altos y estimular el crecimiento económico. El condado de Montgomery es sede de empresas que representan el 50 por ciento de la capitalización de mercado de todo el sector hotelero, y el área de Washington está constantemente clasificada como uno de los principales grupos de ciencias biológicas del país, con la I-270 como su epicentro. El desarrollo de vacunas para la pandemia de la COVID-19 tiene el potencial de generar una nueva oleada de inversión en este sector. Instituciones locales como la Universidad de Maryland están liderando investigaciones innovadoras en campos emergentes como la computación cuántica.

Mientras trabajamos para fortalecer el rendimiento económico del condado, debemos reforzar simultáneamente nuestro dominio en los sectores existentes, diversificar nuestra base de trabajo, mejorar las conexiones con los centros de empleo e innovación en toda la región y proporcionar los tipos de infraestructura, servicios y comodidades que fortalecerán nuestra capacidad de competir de manera eficaz en el futuro.

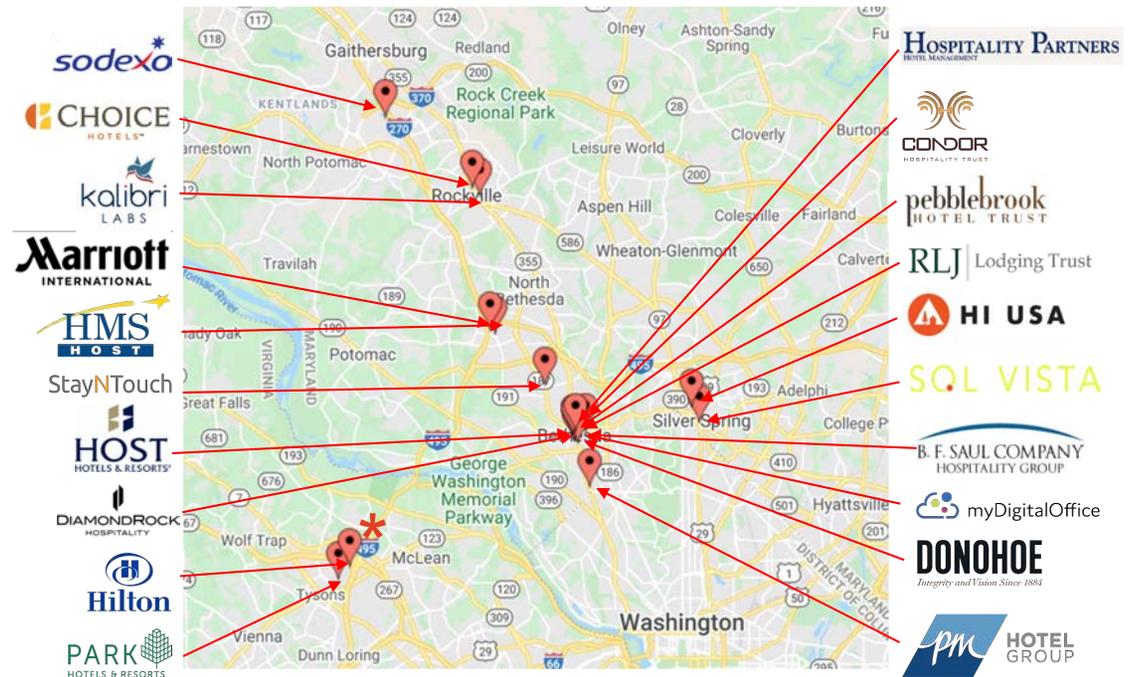


Figura 11: Oficinas centrales de empresas hoteleras en la región metropolitana de Washington

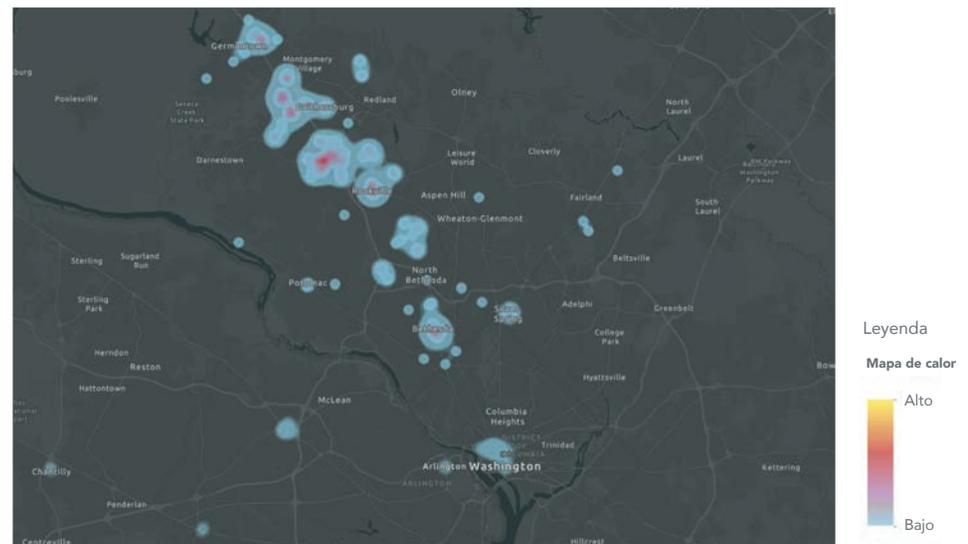


Figura 12: La I-270 en el condado de Montgomery es el epicentro de las empresas de ciencias biológicas en la región de Washington.



Marriott



# Equidad racial e inclusión social

La diversidad y la inclusión son esenciales para nuestro éxito económico, así como para nuestra capacidad de producir resultados más equitativos para todos nuestros residentes, que necesitan viviendas, educación, empleos, transporte y oportunidades recreativas de alta calidad. La población general del condado ha crecido de manera constante y más diversa como resultado de una afluencia constante de inmigrantes nacidos en el extranjero. Pero los patrones de discriminación pasados, algunos intencionales, algunos no intencionales, han dejado a muchas comunidades aisladas geográfica, económica y socialmente.

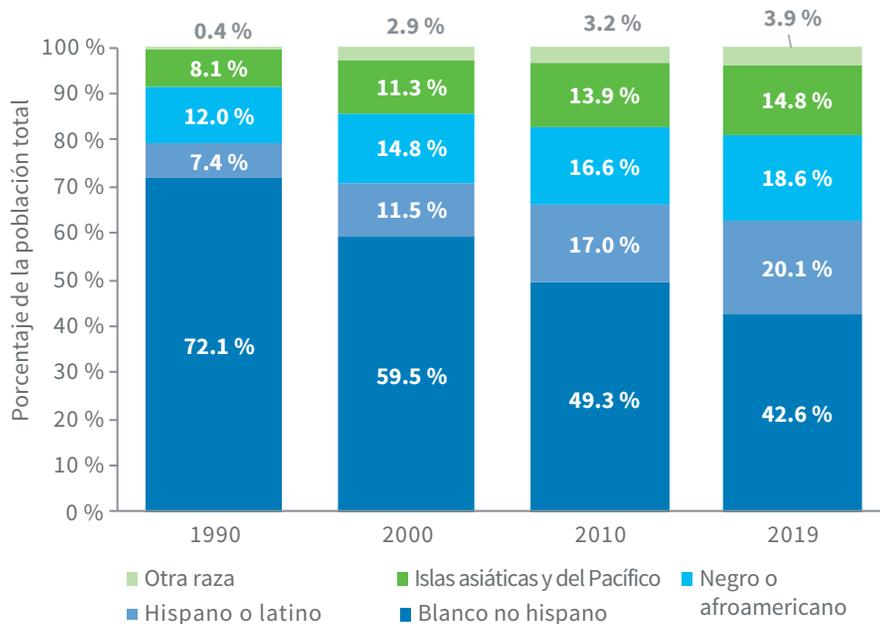


Figura 13: Población por raza y origen hispano, de 1990 a 2019

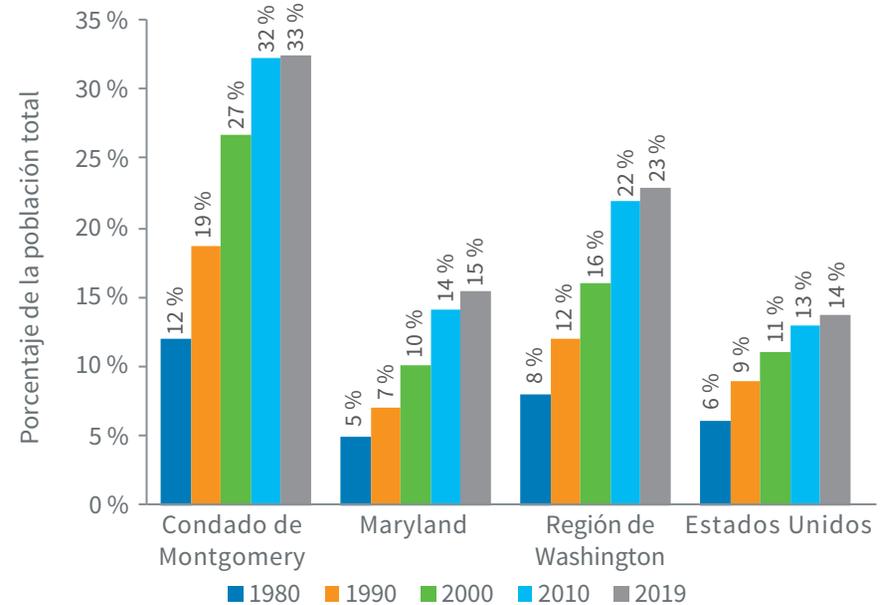


Figura 14: Porcentaje de la población nacida en el extranjero por jurisdicción, de 1990 a 2019

Después de la Guerra Civil y el fin de la esclavitud, los afroamericanos sufrieron discriminación generalizada en la provisión de oportunidades económicas y educativas, viviendas, atención médica y servicios públicos básicos. La alienación resultante llevó a la creación de comunidades de parentesco autosuficientes en muchas partes del condado de Montgomery a fines del siglo XIX. Las decisiones de planificación y las prácticas de desarrollo inmobiliario agravaron estas injusticias durante la mayor parte del siglo XX. Las cláusulas restrictivas y discriminatorias crearon divisiones geográficas que han dejado un legado de injusticia, y los efectos de estos esfuerzos de separar a las personas por raza y clase siguen sintiéndose en la actualidad. Más recientemente, la desinversión y el abandono de vecindarios que antes se consideraban altamente deseables, combinados con la urbanización de la pobreza, han creado nuevas divisiones geográficas y barreras para la equidad y la inclusión. El enfoque del Plan de Plataformas y Corredores en el corredor de la I-270 y las decisiones de planificación relacionadas exacerbaron este problema al desalentar el crecimiento en el condado este y al centrar la inversión pública y privada hacia el oeste.



Figura 15: Edificio de Scotland School en 1942. Fue demolido en 1968 para dar lugar a un desarrollo de casas adosadas.

En la actualidad, las comunidades con altas concentraciones de minorías raciales y étnicas también presentan ingresos familiares promedio rezagados. Las brechas resultantes en los indicadores de calidad de vida pueden verse entre los residentes negros, hispanos y asiáticos. Además, incluso a medida que el condado se vuelve más racial y étnicamente diverso, nuestros vecindarios aún están separados en gran medida por ingresos y líneas raciales.

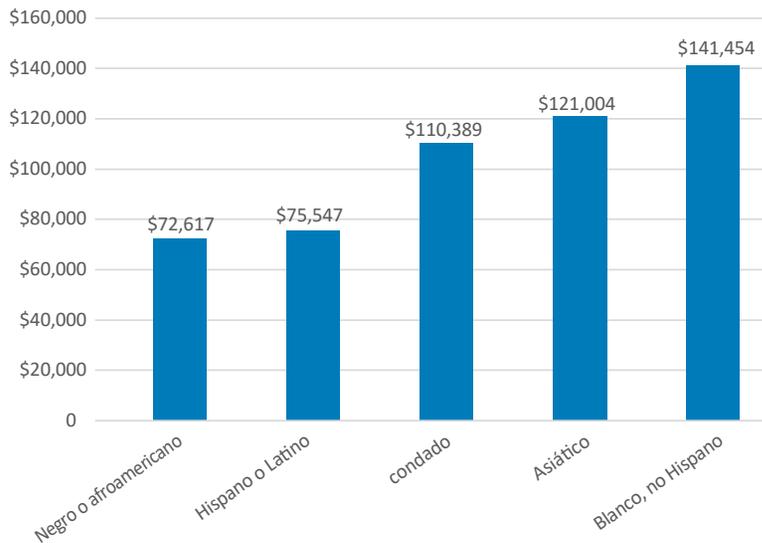


Figura 16: Ingreso familiar promedio por raza y origen étnico, 2019

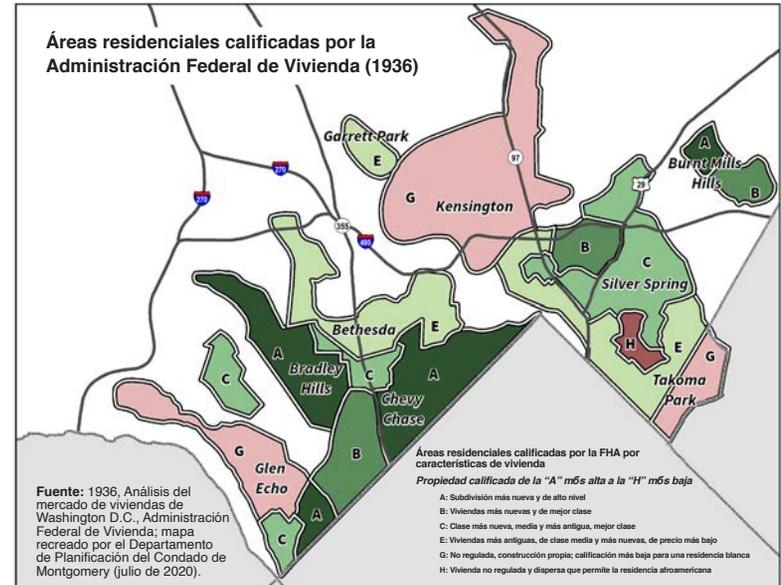


Figura 17: Ubicación aproximada de los compromisos pendientes de la Administración Federal de Vivienda en el condado de Montgomery

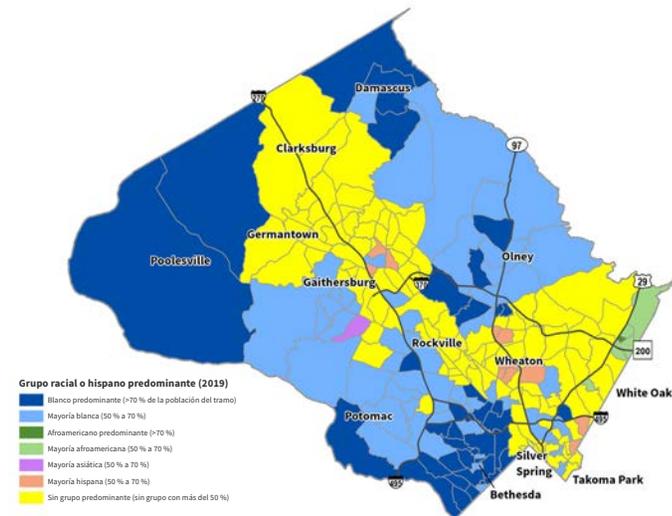
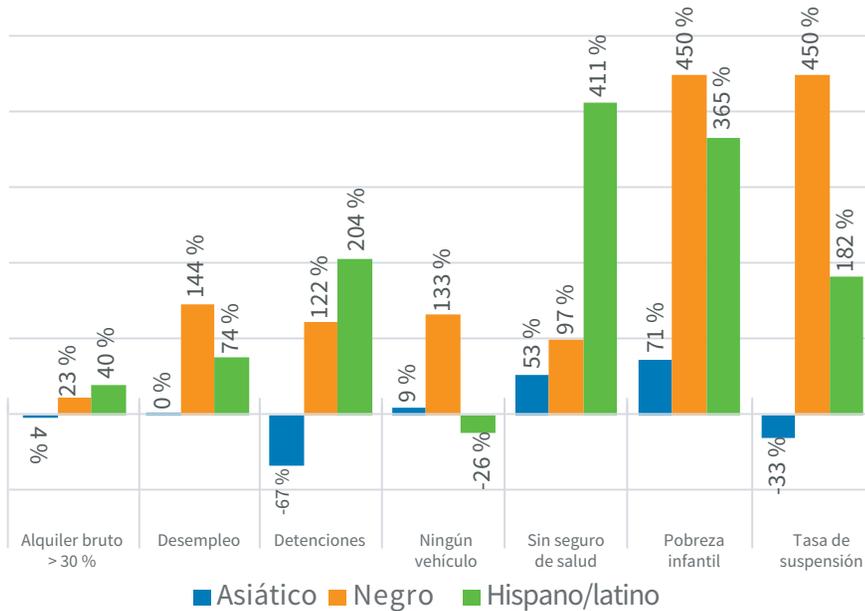


Figura 18: Porcentaje de grupos raciales y étnicos importantes en el condado de Montgomery, 2019



Esta separación de vecindarios a lo largo de las líneas definidas por la raza y los ingresos tiene consecuencias importantes para el acceso a oportunidades educativas y para las perspectivas de vida de los niños de nuestro condado. En el 2019, tres cuartos de los estudiantes negros, hispanos y que están aprendiendo inglés de las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery, junto con más del 80 por ciento de todos los estudiantes de bajos ingresos del sistema, se inscribieron en escuelas con contenido en alta pobreza. En cambio, más de dos tercios de todos los estudiantes blancos, asiáticos y multirraciales se inscribieron en escuelas de baja pobreza.

Mientras buscamos un futuro que sea más equitativo e inclusivo, el acceso mejorado a la infraestructura y a los servicios en áreas aisladas racial, social y económicamente no será suficiente; también debemos facilitar la integración de vecindarios por raza e ingresos. Aumentar la participación de vecindarios y escuelas mixtas racial y económicamente en todas las partes del condado es fundamental para garantizar que las desigualdades del pasado no se perpetúen en el futuro.

Figura 19: Disparidades raciales por raza/origen étnico en comparación con la población blanca

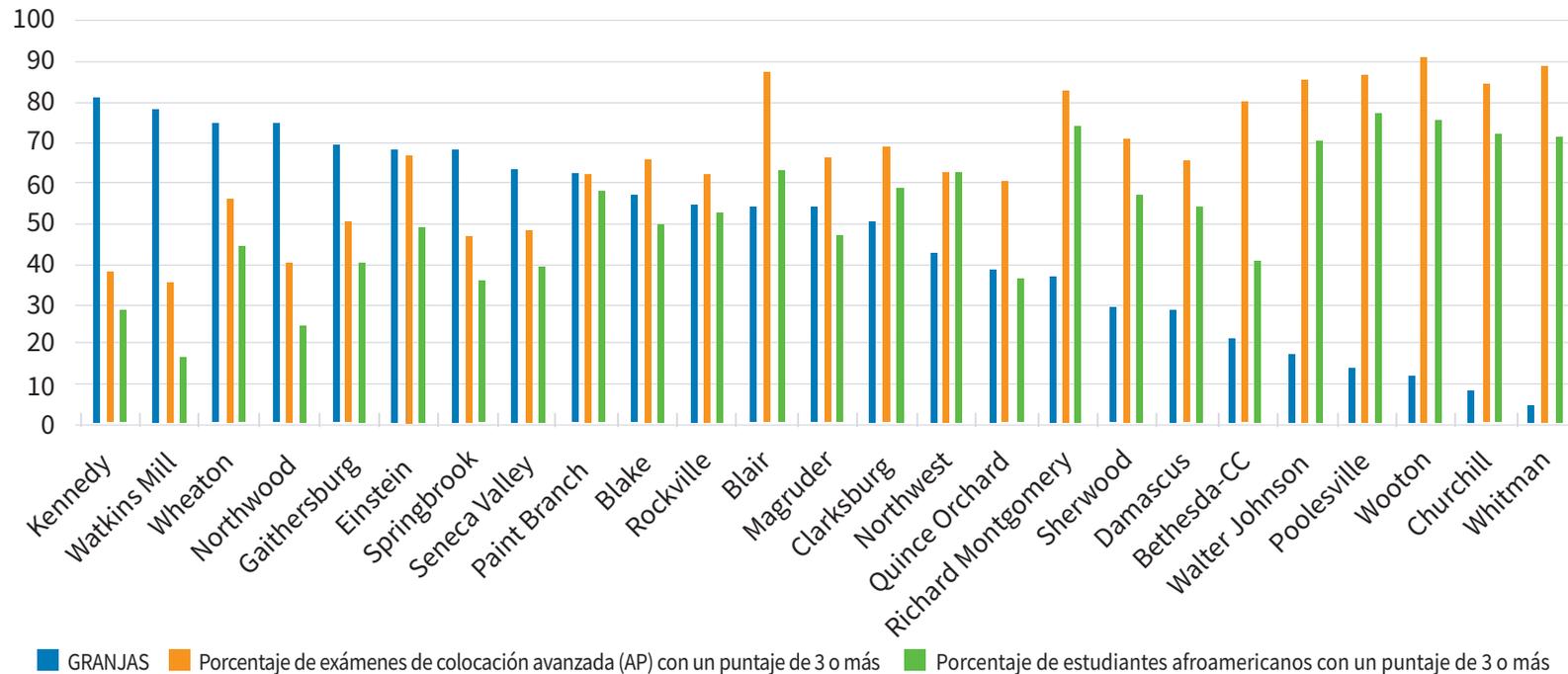


Figura 20: Concentraciones de estudiantes de bajos ingresos frente al desempeño de AP, 2016-2017

En paralelo con los pasos para reducir la desigualdad en la distribución geográfica de recursos y oportunidades, el condado de Montgomery debe trabajar para crear un sentido de propósito compartido que pueda ayudar a fortalecer los esfuerzos para promover el respeto por la diversidad, demostrar el valor de la inclusión y construir una base para una mayor confianza. Este concepto, a menudo descrito por los académicos con el término general “capital social”, puede rendir frutos no solo para sostener el apoyo a la justicia racial y social, sino para reforzar la capacidad cívica de manera más amplia.

En este sentido, las decisiones sobre el uso de la tierra, el transporte y la infraestructura pública pueden desempeñar un papel importante en la creación de un sentido de comunidad. Diferentes medidas de capital social, incluida la confianza en instituciones públicas y privadas, la participación política, si los vecinos se conocen entre sí y otros indicios de conexión y cohesión están influenciados por las cualidades del entorno construido. El diseño de nuestras comunidades puede influir en gran medida en la cohesión comunitaria y en la interacción social. Crear capital social requiere que el entorno construido aliente y facilite a las personas conocer a otros y participar en actividades. Por este motivo, Montgomery Próspera 2050 enfatiza los roles que las calles, los parques y los espacios públicos desempeñan en la creación de un entorno físico donde una sensación de comunidad puede florecer.

Promover la equidad racial mediante políticas de planificación e inversiones públicas, la promoción de la integración racial y económica de los vecindarios, y el enfoque en el potencial del diseño de comunidades para ayudar a construir la confianza social y la inclusión mientras se fomenta la participación cívica son algunos de los elementos más significativos de Montgomery Próspera 2050.

## Resiliencia ambiental

El Plan de Plataformas y Corredores sentó las bases para la adopción de políticas progresistas que enfatizaron la preservación de la tierra para la conservación de los recursos y la agricultura, la protección de nuestros arroyos, bosques y árboles, y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Un tercio de la tierra del condado ahora

está protegida dentro de la Reserva Agrícola y otro 13.8 por ciento está bajo la administración del Departamento de Parques. Junto con las reglamentaciones agresivas sobre la conservación de las aguas pluviales y los bosques, estos esfuerzos han establecido un marco sólido para la protección de los recursos naturales.

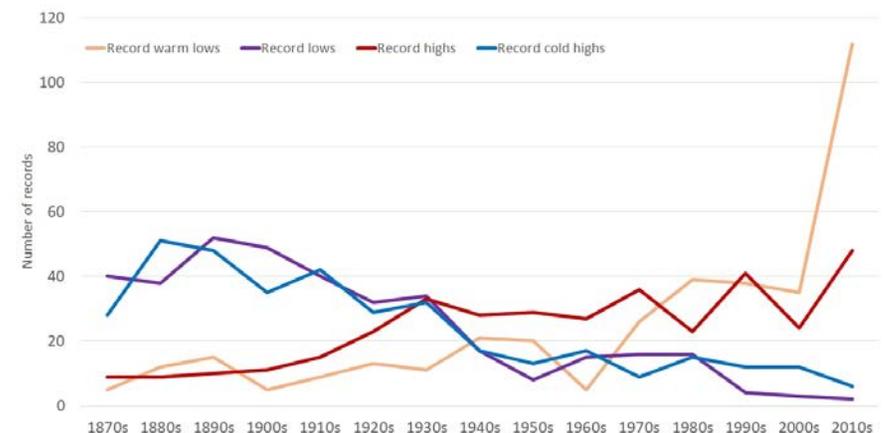
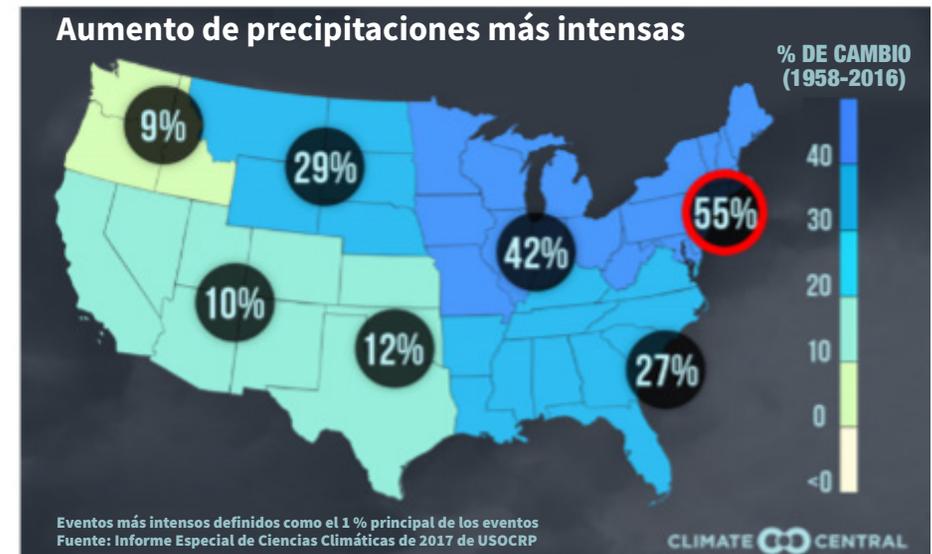


Figura 21: Precipitaciones más intensas y registro diario de temperatura en Washington DC por década

A pesar de estas políticas, el condado no puede evitar el impacto del cambio climático global. Las precipitaciones en el noreste de los Estados Unidos aumentaron un 55 por ciento entre 1958 y 2016. Esta tendencia ha implicado eventos climáticos violentos más frecuentes como las inundaciones repentinas que ocurrieron en julio de 2019, cuando la región del D.C. recibió un mes de lluvia en un solo día, lo que provocó

que los arroyos se elevaran 10 pies en menos de una hora, e inundó vehículos, empresas, carreteras y cerró el sistema de Metrorail. La última década también ha sido el período de 10 años más caluroso en la historia registrada de la región, con un aumento en hospitalizaciones debido a los impactos extremos del calor. Los efectos adversos de un clima cambiante se sentirán con más intensidad por los pobres y las personas de color, quienes probablemente sufran una parte desproporcionada del daño a la propiedad real y a la salud personal.

El condado de Montgomery ha progresado en la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero, un factor clave para el cambio climático, pero tiene mucho por hacer para cumplir con su objetivo de eliminar estas emisiones para el año 2035. Juntos, los edificios y el transporte son responsables de más del 90 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro condado, por lo que es esencial reducir la dependencia de la conducción y aumentar los patrones de desarrollo eficientes en el uso de la energía para cumplir con nuestros objetivos climáticos.

En este sentido, un enfoque más sólido en la infraestructura para caminar, andar en bicicleta y usar transporte público será crucial, pero la importancia de los usos mixtos y el desarrollo compacto para reducir la conducción no deben pasarse por alto. Los beneficios ambientales de los vecindarios densos y transitables a pie se combinan con la creciente preferencia de los grupos etarios de vivir en lugares transitables a pie que cuentan con una combinación de usos y comodidades.

Por supuesto, ni siquiera las estrategias de planificación y de desarrollo del transporte más sostenibles podrán resolver todos los desafíos ambientales que enfrenta el condado. Montgomery Prospera 2050 se basa en la tradición de la máxima protección del entorno natural. Propone una serie de estrategias para mitigar los efectos del cambio climático y minimizar la contaminación. El plan también anticipa la necesidad de que la infraestructura pública y privada se vuelva más resiliente para soportar condiciones climáticas más severas y protegernos de los efectos de la degradación ambiental de fuentes que están más allá de nuestra capacidad de control.

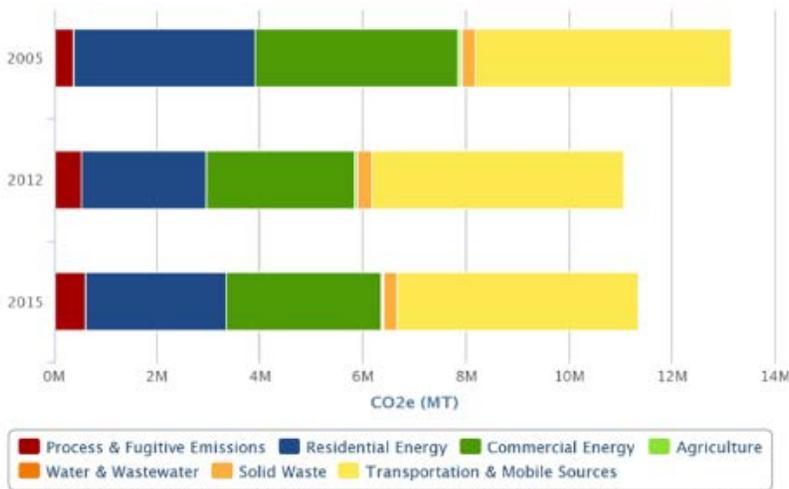


Figura 22: Fuentes de emisiones de CO2 en el condado de Montgomery, de 2005 a 2015

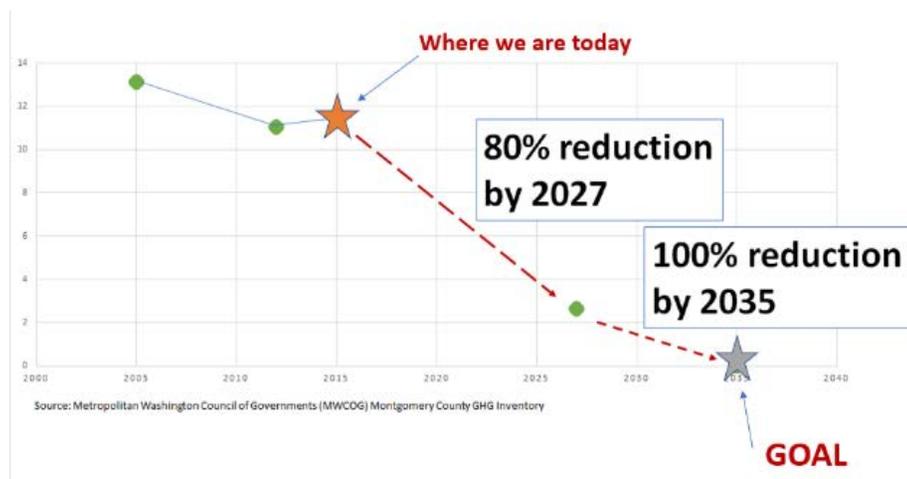


Figura 23: Compromiso del condado de Montgomery de reducir las emisiones de GEI a cero para el 2035

## Otros objetivos importantes pero secundarios

El plan también aborda otros objetivos importantes pero secundarios que complementan los tres objetivos generales analizados anteriormente.

### Mejorar la salud pública y fomentar estilos de vida activos

La duración y la calidad de la vida humana están fuertemente influenciadas por el entorno natural y construido. En el 2018, más de tres quintas partes de los adultos del condado de Montgomery tenían sobrepeso u obesidad. Cinco de los siete códigos postales del condado con ingresos familiares en el cuartil más bajo también tienen la esperanza de vida promedio más baja. Si bien es más probable que los residentes de bajos ingresos y las personas de color sufran de resultados de salud negativos por varias razones, todos los residentes pueden beneficiarse de un estilo de vida más activo respaldado por un énfasis en el transporte público, la caminata y el ciclismo, y un fácil acceso a parques y a oportunidades recreativas. Los estilos de vida activos pueden servir para mejorar la salud pública y, al mismo tiempo, reducir la huella ecológica de la actividad humana.



## Elevar la calidad del diseño y destacar el rol de las artes y la cultura

El Plan de Plataformas y Corredores contempló una variedad de entornos de vida y alentó el “diseño urbano imaginativo” para evitar la dispersión suburbana estéril. No obstante, ese plan era un producto de su época. Se basó en enfoques de diseño que eran típicos de la década de 1960, que enfatizaban la conveniencia de conducir y la separación rígida de los usos de la tierra.



El buen diseño no es un lujo, sino una herramienta de desarrollo económico fundamental. Las empresas y los trabajadores ahora prefieren lugares transitables a pie, accesibles, con comodidades y de uso mixto que faciliten la interacción y el intercambio de ideas que alimentan la innovación. Una mayor proporción de residentes de todas las edades prefieren también vecindarios transitables a pie. En combinación con la falta de tierras no desarrolladas lejos del transporte público, estas fuerzas dictan un cambio hacia la reurbanización y el relleno que convierte “estacionamientos en lugares” cerca de líneas de transporte existentes o planificadas e incorpora una forma transitable a pie.

Nuestro sector artístico y cultural, tomado en conjunto, sería el sexto empleador más grande del condado. El sector aprovecha las redes creativas, sociales y económicas, y sus profesionales han desarrollado herramientas para compartir historias, fomentar la empatía y empoderar el intercambio creativo. Apoyar un ecosistema de arte y cultura sano no solo enriquecerá las vidas de nuestros residentes y nos acercará más, sino que también ayudará a atraer talentos y estimulará la innovación.

## Urbanismo como principio organizador

Montgomery Prospera 2050 aplica los principios del urbanismo (un término que utiliza este plan como abreviatura para un conjunto de ideas sobre lo que hace que los asentamientos humanos sean exitosos) para guiar su crecimiento futuro. El urbanismo se basa en las lecciones de miles de años de experimentación y evolución en el diseño y el desarrollo de aldeas, pueblos y ciudades para aplicar las ideas que han demostrado ser la base de comunidades adaptables y resilientes en todas partes. Un enfoque centrado en el urbanismo para el desarrollo de tierras e infraestructura relacionada (como carreteras, sistemas de transporte público y parques) enfatiza el valor de: (1) una forma compacta de desarrollo; (2) diversos tipos de usos y edificios; y (3) redes de transporte que aprovechan y complementan estas dos estrategias de uso de la tierra, en todas las densidades y escalas.

Este enfoque requiere centrar el crecimiento en una cantidad limitada de ubicaciones en lugar de dispersarlo, y evitar así la “dispersión”. Significa alentar la aglomeración de diferentes usos, como el comercio minorista, la vivienda y el espacio de oficina, así como la diversidad dentro de cada tipo de uso. Por ejemplo, una variedad de tamaños y tipos de viviendas cerca del empleo y el comercio minorista ayuda a garantizar que las personas de diversos niveles de ingresos puedan vivir y trabajar cerca unas de otras. Con el tiempo, esto produce vecindarios y escuelas más integrados desde el punto de vista racial y socioeconómico, lo que proporciona un acceso más equitativo a las oportunidades económicas, los servicios públicos y las instalaciones. También enfatiza la importancia de caminar, andar en bicicleta y usar transporte público, y reduce el uso automóbiles.

Por supuesto, otros factores, en particular la calidad y la consideración en el diseño de edificios, calles, vecindarios y espacios públicos, también son esenciales. Junto con los fundamentos del urbanismo, la excelencia en el diseño puede ayudar a crear un sentido de pertenencia, facilitar la interacción social y fomentar estilos de vida activos.

Estos principios de urbanismo son igualmente relevantes para las áreas rurales, suburbanas y urbanas. De hecho, la preservación de la tierra para la agricultura en un lugar como el condado de Montgomery depende de la concentración del desarrollo en centros urbanos en lugar de permitir la dispersión, e incluso las áreas suburbanas y rurales se benefician de una combinación de usos y tipos de vivienda, a una escala e intensidad calibradas adecuadamente, para satisfacer sus necesidades.

Con atención a los aspectos funcionales y estéticos del diseño, el urbanismo no solo es coherente con el compromiso de mantener lo mejor de lo que ha hecho atractivo al condado de Montgomery en el pasado, sino que es necesario para preservar y desarrollar estas cualidades mientras se corrigen los errores de la planificación autocentrada y sus efectos perjudiciales en el medioambiente, la equidad racial y la cohesión social.

Estos problemas son complejos y tienen múltiples causas, muchas de ellas fuera del alcance de la planificación del uso de la tierra y, por lo tanto, la influencia directa de Montgomery Prospera 2050. Sin embargo, la regulación del uso de la tierra y otras políticas adoptadas por el gobierno local desempeñan un papel importante en perpetuar, e incluso reforzar, muchos resultados no deseados asociados, como la falta de conexión y el aislamiento social de los jóvenes y de los ancianos. Como resultado, nuestro enfoque de crecimiento y planificación para el futuro debe ser integral.

**Urbanismo = (1) una forma compacta de desarrollo; (2) diversos tipos de usos y edificios; y (3) redes de transporte que aprovechan y complementan estas dos estrategias de uso de la tierra, en todas las densidades y escalas.**

# Un plan para el futuro

Si bien Montgomery Prospera 2050 describe las metas y las políticas a largo plazo, la tarea de preparar el condado de Montgomery para enfrentar los desafíos del futuro es urgente e inmediata. Las pérdidas laborales causadas por la pandemia del coronavirus, el malestar racial provocado por la muerte de George Floyd y el daño causado por el aumento de la frecuencia y la gravedad de los eventos climáticos extremos han resaltado la importancia de tomar medidas para fortalecer nuestra resiliencia económica, social y ambiental sin demora.

La crisis de salud pública actual y las demandas emergentes de medidas para abordar la conducta indebida policial pueden retroceder o resolverse en los próximos meses, pero el rápido cambio tecnológico, demográfico y social continuará probando nuestra capacidad colectiva para responder de manera eficaz y adaptarnos a nuevas circunstancias. Las consecuencias de estos cambios ya se están produciendo en la vida de nuestros residentes, y redefinen nuestras esperanzas y temores sobre el futuro. Montgomery Prospera 2050 establece un plan para el trabajo de implementar los nuevos enfoques necesarios para responder, que empiece inmediatamente y que se extienda a lo largo de un período de décadas.



En relación con los tres objetivos principales, el plan está organizado en seis capítulos:

- **Crecimiento compacto:** desarrollo enfocado en los corredores
- **Comunidades completas:** combinación de usos y formas
- **Diseño, arte y cultura:** invertir y construir una comunidad
- **Redes de transporte y comunicación:** conectar personas, lugares e ideas
- **Viviendas asequibles y accesibles:** más de todo
- **Parques y recreación para una comunidad cada vez más urbana y diversa:** activa y social

Las ideas de cada capítulo tienen como objetivo complementarse entre sí y describir enfoques calibrados para diversas escalas de planificación. El capítulo sobre “Crecimiento compacto” describe un enfoque en todo el condado para dirigir el crecimiento que apunta a concentrar el desarrollo a lo largo de los corredores para maximizar la eficiencia de la infraestructura, preservar la tierra y enfocar la inversión. El capítulo “Comunidades completas” abarca estrategias para barrios y distritos individuales que se basan en la base de una huella compacta para el crecimiento mediante la incorporación de una combinación de usos, tipos de edificios y tamaños

de lotes para crear lugares habitables que sean accesibles y atractivos para las personas con una variedad de niveles de ingresos, tamaños de hogares y estilos de vida. El capítulo sobre “Diseño, arte y cultura” analiza en detalle los conceptos de diseño urbano aplicables a manzanas y sitios de desarrollo individuales, la arquitectura de edificios públicos y privados, el paisaje de plazas y espacios públicos, y elementos del diseño de calles.

Estos conceptos se refuerzan en las recomendaciones del capítulo “Viviendas” con el objetivo de diversificar nuestras viviendas en ingresos, tipos de edificios y geografía. El capítulo “Transporte” describe la infraestructura multimodal y digital necesaria para respaldar el crecimiento compacto y la creación de comunidades completas, bien diseñadas y transitables a pie. El capítulo “Parques” describe la función de los parques públicos y privados y los espacios de reunión para promover la interacción social, la promoción de un estilo de vida saludable a través de la actividad física y la mitigación de los efectos del cambio climático a través de la administración ambiental. Nuestro sistema de parques es una parte importante de la red regional de conexiones de senderos. Cada capítulo también incluye su propio conjunto de problemas y desafíos que se abordan a través de un conjunto de metas, políticas y acciones. Cada capítulo explica cómo sus recomendaciones favorecen los objetivos más amplios de Montgomery Prospera 2050 y describe las métricas para medir



el progreso en la implementación de las ideas del capítulo. Ningún plan diseñado para proporcionar orientación durante un período de décadas puede anticipar cada problema difícil, oportunidad atractiva o idea útil que puedan surgir, por lo que estas métricas deben utilizarse para evaluar nuevas propuestas, así como para medir el éxito o el fracaso de las recomendaciones del plan con el tiempo.

Montgomery Prospera 2050 es un plan para crear una comunidad que ofrezca acceso equitativo a empleos, viviendas asequibles, transporte, parques y espacios públicos. Igualmente importante, puede ayudar a señalar el modo de usar el diseño del entorno construido para fortalecer la salud social y física de nuestros residentes, apoyar los estilos de vida activos y fomentar la interacción y el compromiso. Esta visión se basa en el Plan de Plataformas y Corredores, con un mayor énfasis en el desarrollo de comunidades compactas y completas, y en el papel de los corredores como lugares para crecer, mientras se preservan los recursos naturales y la Reserva Agrícola. Está diseñado para integrar las artes y la cultura en la estructura de nuestra comunidad y las oportunidades abiertas para la expresión creativa.

Este marco nos exige que reconsideremos la forma en que vivimos y trabajamos. Esto nos exigirá tomar decisiones difíciles. Sin embargo, como dice el destacado urbanista Gil Penalosa, el costo de no hacer nada no es nada. La falta de adopción de nuevos enfoques dejará a las generaciones futuras las consecuencias de un bajo rendimiento económico sostenido, desigualdades crecientes y degradación ambiental acelerada. El Plan de Plataformas y Corredores logró describir los desafíos de su tiempo y centrar la atención en las formas de abordarlos. Nuestra responsabilidad es establecer una nueva dirección para resolver un nuevo conjunto de desafíos para construir un futuro mejor para nuestra comunidad.



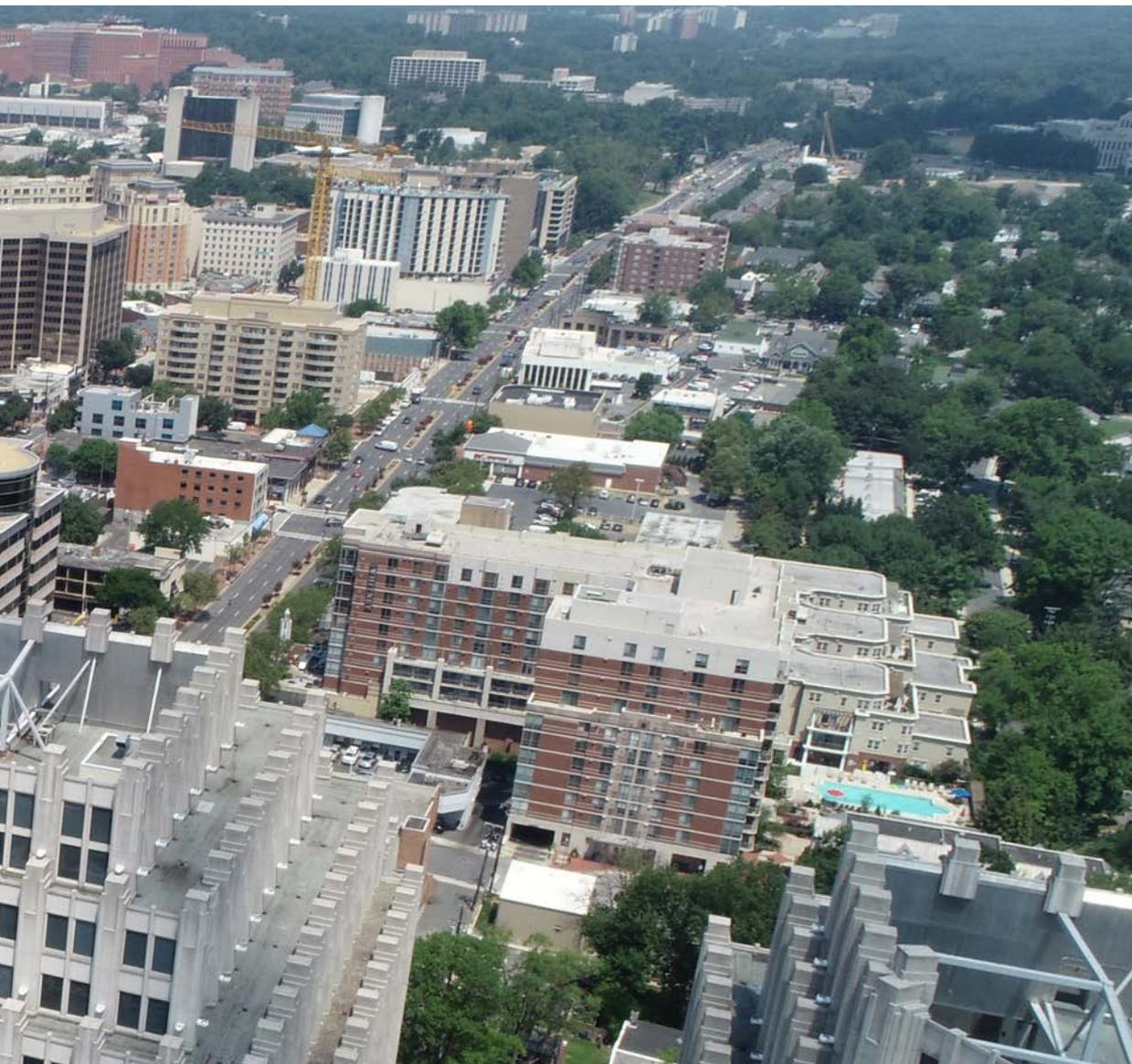


Zwett

An aerial photograph of a city, likely Washington D.C., showing a dense urban area with various buildings and green spaces. A large, semi-transparent blue geometric shape, resembling a stylized 'C' or a series of overlapping planes, is overlaid on the left side of the image. The text 'CRECIMIENTO COMPACTO' is prominently displayed in the upper right quadrant in a large, white, sans-serif font.

# CRECIMIENTO COMPACTO

DESARROLLO ENFOCADO  
EN LOS CORREDORES



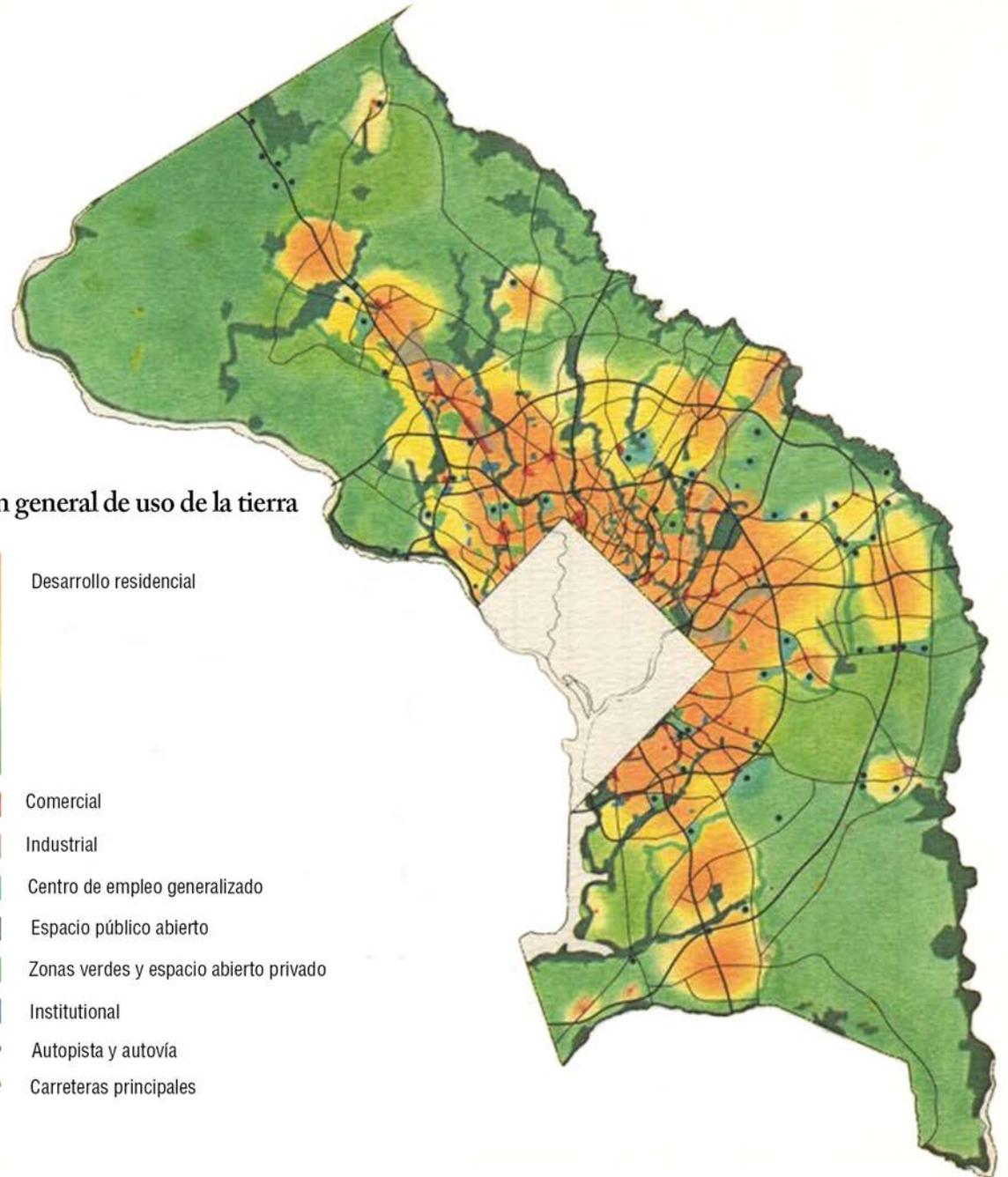
Cuando se adoptó el Plan de Plataformas y Corredores, gran parte del condado de Montgomery no estaba desarrollado. Sin embargo, el plan reconoció que lo que parecía ser abundante tierra disponible debía usarse inteligentemente:

**“La tierra debe tratarse como una de nuestras posesiones más preciadas, y se debe usar eficientemente lo que necesitamos para adaptar el crecimiento urbano esperado y conservar el resto para el futuro imprevisible. La tierra es demasiado valiosa como para ser desperdiciada de manera descuidada al permitir que se desarrolle de manera inútil en un patrón disperso”.**

En consecuencia, el Plan de Plataformas y Corredores recomendó dos patrones de crecimiento separados: el patrón urbano y el patrón rural. El patrón urbano se contempló como una forma compacta de desarrollo urbano, concentrado en el anillo urbano existente y las ciudades de corredores propuestas a lo largo de corredores de transporte significativos dentro de la región, incluido el corredor de la I-95/Route 29, así como el corredor de la I-270/Route 355. El patrón rural, por el contrario, se contempló como para que cumpliera cuatro fines generales:

“1) ayudar a moldear el patrón urbano en uno eficiente y agradable; 2) proporcionar y proteger grandes espacios abiertos para el “cambio de ritmo” y las oportunidades recreativas necesarias para las generaciones presentes y futuras; 3) proporcionar un entorno rural favorable en el que la agricultura, la extracción de minerales, la caza, la pesca y otras actividades de recursos naturales puedan llevarse a cabo sin interrupción; y 4) conservar los recursos naturales y proteger el suministro de agua pública”.

### Plan general de uso de la tierra



Revised 1-64

Figura 24: Plan de Plataformas y Corredores de 1964: patrones urbanos y rurales

Si bien el Plan de Plataformas y Corredores fue visionario en el reconocimiento de las consecuencias de la expansión y el valor de la preservación de la tierra, las decisiones posteriores de uso de la tierra y planificación del transporte no siempre se adhirieron a la orientación del plan de 1964, lo que ilustró la economía política de la expansión. Por un lado, la resistencia a los tipos de relleno denso y el desarrollo en áreas dentro del espacio de crecimiento identificado por el plan de 1964 dejó la forma urbana sin materializar en muchas áreas. Por otro lado, el deseo de los propietarios de maximizar el valor de su terreno en algunos casos condujo a más desarrollo en áreas periféricas que lo contemplado en 1964. La falta de límites más estrictos a la expansión permitió que el desarrollo se dispersara, lo que aumentó el costo de las carreteras, el agua, el alcantarillado y otras infraestructuras públicas al limitar las economías de escala. El desarrollo prematuro de la tierra en los bordes externos del límite de crecimiento también limitó las oportunidades de ofrecer un servicio de transporte rentable.

Por el contrario, el plan de 1964 contempló ciudades de corredores a lo largo de la I-270, la I-95 y la Route 29, pero los esfuerzos de planificación posteriores, incluido el Refinamiento de 1993, ignoraron y finalmente eliminaron el corredor de crecimiento a lo largo de la Route 29 y la I-95 en la parte este del condado. La escisión del corredor de la Route 29 efectivamente dirigió nuevas inversiones públicas y privadas lejos del condado este y hacia el anillo urbano establecido y el corredor de la I-270. Como resultado, el corredor de la I-270 se ha beneficiado de ciclos sucesivos de inversión y reinversión, incluso cuando otros corredores, incluido el de Georgia Avenue, donde se construyó la línea roja de Metrorail, quedaron rezagados en gran medida. Este patrón recurrente empeoró las desigualdades raciales y económicas entre las partes orientales y occidentales del condado que permanecen en la actualidad.

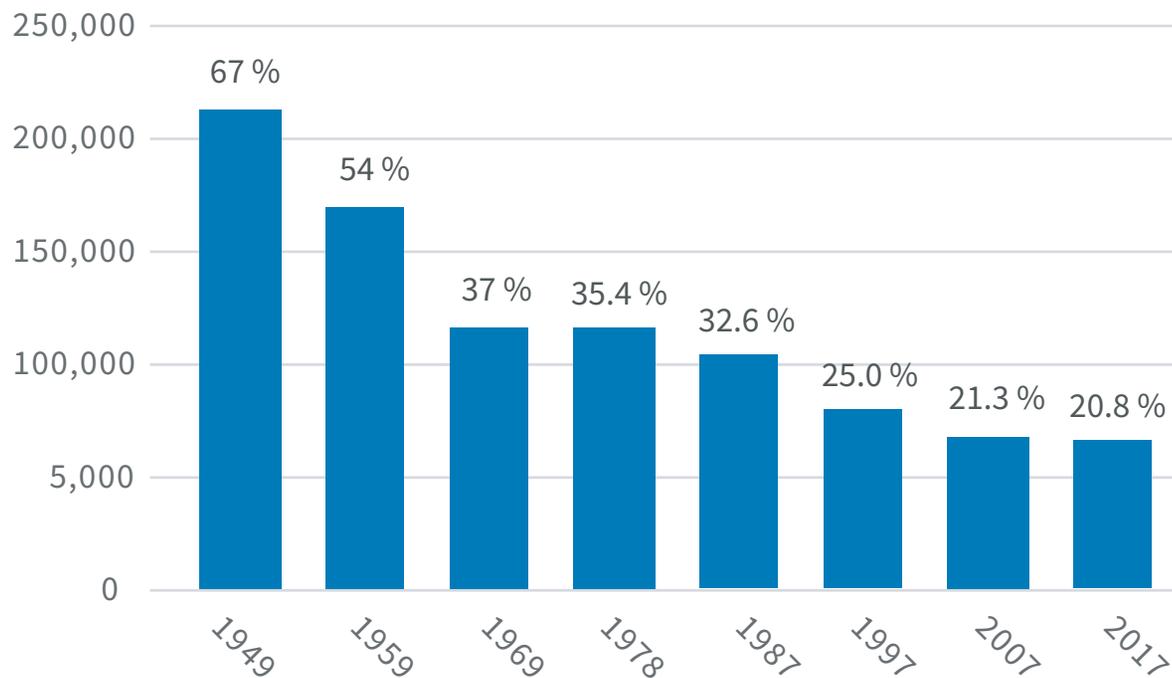


Figura 25: Acres y porcentaje de tierra en granjas, de 1949 a 2017

Además, el Plan de Plataformas y Corredores no articuló completamente cómo el público en general se beneficiaría de mantener un patrón rural en gran parte de la superficie terrestre del condado. En el plan se explicó que la preservación de la tierra era importante para la recreación, la agricultura y la conservación de los recursos naturales, pero no se describió cómo las personas que viven en partes urbanas del condado accederían a estas oportunidades. El resultado es que muchas personas que viven fuera de lo que se convirtió en la Reserva Agrícola no están familiarizadas con ella y tienen oportunidades limitadas para visitar, disfrutar y desarrollar una apreciación por el valor de la preservación continua de la tierra para la agricultura, la recreación y la gestión ambiental. También se pierden oportunidades para aprender sobre el patrimonio rural del condado, comer y beber alimentos y bebidas producidos localmente, y participar en actividades al aire libre como la caminata, el ciclismo, el campamento y la pesca.

Si no hacemos un uso eficiente de la tierra, el espacio disponible para el crecimiento, la recreación al aire libre, la agricultura y la conservación de recursos naturales disminuirán rápidamente. El costo de construir y de mantener la infraestructura de agua y alcantarillado, las carreteras y los servicios públicos será más difícil de administrar. Los problemas como la congestión del tráfico y el cambio climático se exacerbarán.

Montgomery Prospera 2050 propone un nuevo compromiso para concentrar el crecimiento en los centros de la ciudad, los centros del pueblo, los pueblos rurales y los centros de actividad, o nodos, desarrollados intensamente a lo largo de los principales corredores de transporte para maximizar el uso eficiente de la tierra y crear Comunidades completas. Estos corredores establecen una red que conecta a los residentes con los centros de actividad existentes y futuros y las Comunidades completas. Más allá de estos corredores, se permite un crecimiento orgánico limitado para satisfacer las necesidades localizadas de servicios y para proporcionar una gama equilibrada, diversa y adecuada de opciones de vivienda; aumentar la integración racial y socioeconómica; y lograr más Comunidades completas en todas las partes del condado. Este desarrollo limitado debe gestionarse de maneras que ayuden a formar más Comunidades completas sin expandir el espacio de desarrollo establecido o alentar la intensificación significativa de los usos de la tierra fuera de las Comunidades completas. La preservación de la tierra para la recreación, la agricultura y la gestión ambiental debe garantizarse para el beneficio de todo el condado.



Figura 26: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, actualidad



Figura 27: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, posible futuro

El concepto de crecimiento centrado en el corredor es un elemento fundamental de organización para Montgomery Prospera 2050, ya que reconoce no solo que los centros de actividad y de preservación de la tierra desarrollados intensamente tienen un papel vital en nuestra calidad de vida, sino que ninguno de los patrones puede existir sin el otro. Al

---

**El concepto de crecimiento centrado en el corredor es un elemento fundamental de organización para Montgomery Prospera 2050, ya que reconoce no solo que los centros de actividad y de preservación de la tierra desarrollados intensamente tienen un papel vital en nuestra calidad de vida, sino que ninguno de los patrones puede existir sin el otro.**

---

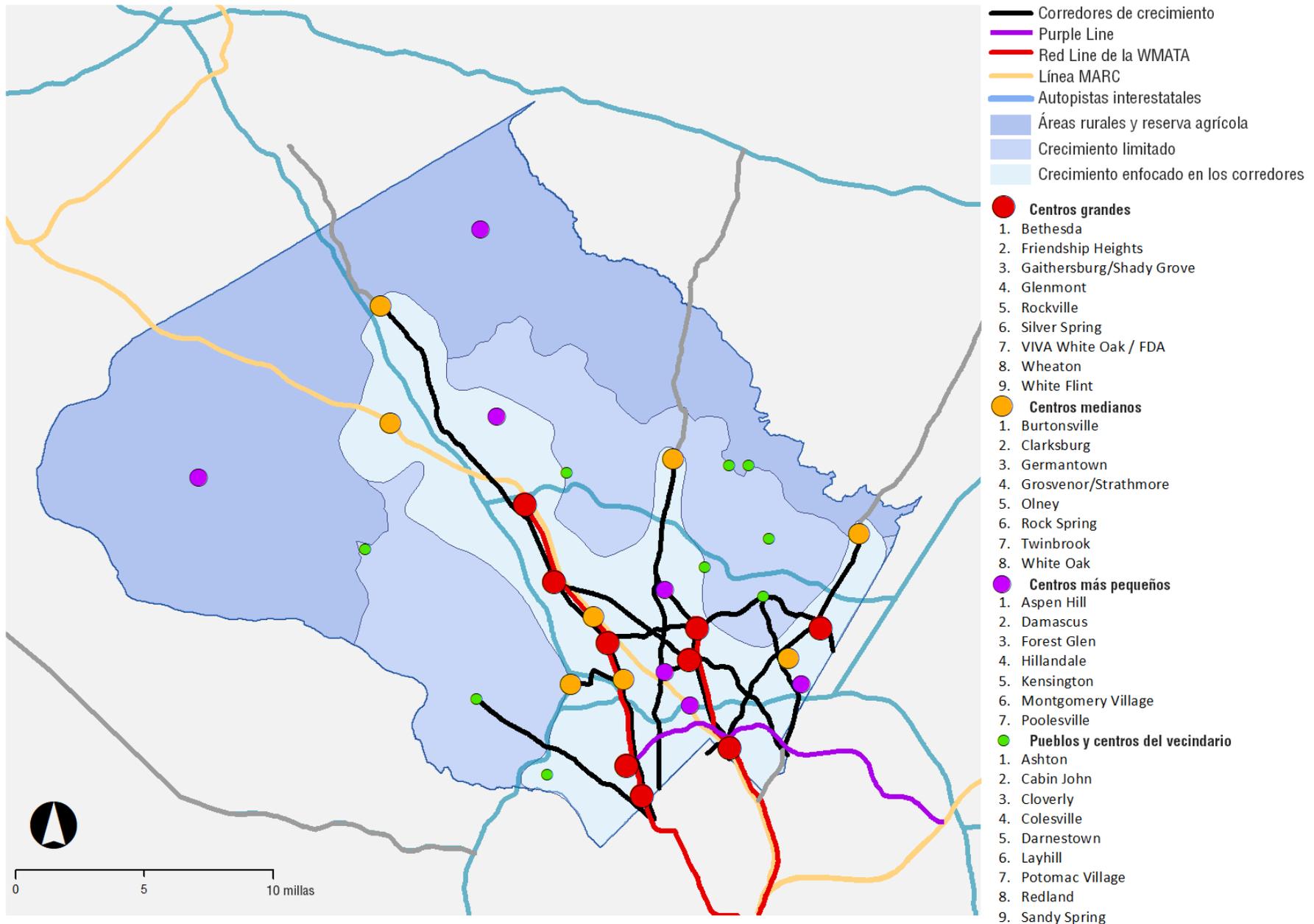
Figura 28: Los principales corredores de transporte pueden transformarse de arterias de tránsito inseguras existentes a una serie de comunidades completas con una variedad de viviendas y otros usos.

identificar los lugares donde se debe fomentar el crecimiento, este capítulo establece el marco para crear Comunidades completas, que dependen de una huella compacta para darles coherencia. La escala de desarrollo, los tipos de construcción y la diversidad de usos previstos dentro de esta huella se analizan con mayor detalle en el capítulo Comunidades completas. A su vez, los elementos de diseño que complementan y refuerzan las Comunidades completas se analizan en el capítulo Diseño, artes y cultura.

Para maximizar la eficiencia del uso de la tierra y la inversión pública, el condado seguirá las siguientes políticas y prácticas:

**Concentrar el crecimiento en los centros de actividad a lo largo de los corredores a través del desarrollo de rellenos y la reurbanización compacta para maximizar el uso eficiente de la tierra.**





El diagrama de crecimiento de Montgomery Próspera 2050 ilustra los conceptos de crecimiento y los posibles centros de actividad, pero el diagrama debe considerarse en el contexto de los capítulos Crecimiento compacto y Comunidades completas. Los centros de actividad que se muestran no incluyen todos los centros existentes o potenciales.

Figura 29: Crecimiento enfocado en los corredores

- Modificar las reglamentaciones de uso, de diseño y de zonificación de la tierra, incluidas las reglamentaciones de la Ordenanza de Zonificación y Subdivisión, para eliminar las barreras reglamentarias y permitir el desarrollo compacto centrado en el corredor. Las densidades apropiadas variarán, pero deberían ser suficientes para respaldar, como mínimo, la prestación eficiente del servicio de transporte público a lo largo de estos corredores.
- Mejorar la sostenibilidad ambiental del crecimiento al alentar el relleno y la reurbanización para frenar la dispersión y hacer que las áreas construidas en una era con reglamentaciones ambientales escasas, o sin ellas, cumplan con estándares sólidos para la gestión de aguas pluviales y otros estándares ambientales de vanguardia.
- Adoptar nuevos métodos para financiar la infraestructura pública, como la captura de valor, el financiamiento de incrementos fiscales y otros mecanismos para facilitar la inversión y el suministro de infraestructura apropiada en áreas identificadas como apropiadas para un desarrollo más intensivo.
- Establecer una infraestructura de transporte público de alta calidad a lo largo de los corredores de crecimiento a través de la inversión de capital y garantizar un servicio confiable y frecuente a través de la inversión operativa.
- Aprovechar los programas de incentivos federales, estatales y locales, las oportunidades de inversión en tierras y terrenos de propiedad pública para el desarrollo y la remodelación de rellenos de corredores.

**Promover y priorizar la inversión pública en infraestructura a lo largo de los corredores de crecimiento y aprovecharla para atraer futuras inversiones privadas en forma compacta.**



**Limitar el crecimiento más allá de los corredores al desarrollo y la remodelación de rellenos compactos en Comunidades completas para evitar la dispersión. Aplicar principios de urbanismo a una escala adecuada a lo largo de un transecto rural a urbano, como se describe en el capítulo Comunidades completas.**

- Administrar de manera sostenible la tierra fuera de los corredores de crecimiento y las Comunidades completas para aumentar la biodiversidad, mejorar la salud de los hábitats naturales, preservar los bosques privados, proteger cuencas y acuíferos, y mejorar la calidad del agua, al mismo tiempo que se brindan oportunidades ampliadas para la recreación al aire libre, incluida la actividad física vigorosa.

**Preservar y mejorar la Reserva Agrícola y administrar las áreas designadas dentro de la huella para un patrón de desarrollo rural para el beneficio de todo el condado.**

- Maximizar los beneficios de la Reserva Agrícola a través de políticas diseñadas para garantizar la viabilidad continua de la agricultura como una actividad económicamente productiva y sostenible, desalentar la dispersión, facilitar una amplia gama de actividades recreativas y turísticas al aire libre, conservar la tierra y los recursos naturales, y promover prácticas que promuevan la calidad ambiental.
- Mejorar el acceso a la Reserva Agrícola para que el público experimente y se beneficie directamente de este valioso recurso para alimentos cultivados localmente, la recreación al aire libre y el turismo.



Figura 30: Reserva Agrícola del condado de Montgomery.



Se proyecta que la población del condado de Montgomery crecerá en aproximadamente 200,000 personas durante los próximos 30 años, y estas políticas y prácticas son fundamentales no solo para dar lugar a este crecimiento, sino también para alcanzar los objetivos clave de Montgomery Prospera 2050, así como para combatir y adaptarse al cambio climático. Casi el 85 % de la tierra del condado ya está desarrollada o de otro modo restringida. Si no mantenemos barreras eficaces para la dispersión, nos meteremos en un callejón sin salida, donde se agota el espacio para la agricultura, la recreación y la gestión de recursos junto con el espacio para el crecimiento adicional.

Debemos alentar el desarrollo y la remodelación de rellenos compactos para adaptarnos al crecimiento de la población previsto de una manera que apoye a las comunidades densas, vibrantes y energizadas. La estrategia de concentrar el crecimiento en núcleos a lo largo de los corredores dirigirá la población y el empleo a ubicaciones con infraestructura, servicios y comodidades, incluido el transporte público, y creará centros de actividad enfocados. Este enfoque, a su vez, reducirá el costo de la infraestructura pública y proporcionará rendimientos más favorables tanto en inversiones públicas como privadas. El desarrollo y la remodelación de rellenos compactos también se alinean con el creciente deseo de los residentes, de las empresas y de los empleadores que buscan comunidades transitables y orientadas al transporte público, como lo demuestran las áreas orientadas al transporte público en toda la región y el país.



**Debemos alentar el desarrollo de rellenos compactos para dar lugar al crecimiento previsto de la población de aproximadamente 200,000 personas más en los próximos 30 años.**

---

**Los  
corredores  
de  
crecimiento  
en el  
condado este  
son vitales  
para revertir  
décadas  
desinversión.**

---

La identificación de corredores de crecimiento en el condado este, particularmente a lo largo de la Route 29 y el corredor de Georgia Avenue a lo largo de la línea roja de Metrorail, es vital para revertir décadas de desinversión y garantizar que los beneficios del crecimiento se distribuyan de manera más equitativa entre las líneas de geografía, clase y raza. La oposición política al desarrollo en el condado este, expresada con mayor claridad por la eliminación del corredor de la I-95/Route 29 en la Refinación del Plan de Plataformas y Corredores de 1993 de las áreas identificadas como apropiadas para el crecimiento, impulsó la inversión pública y privada hacia el oeste. La inversión pública y privada posterior se centró a lo largo del corredor de la I-270 porque esta área parecía ofrecer las mejores perspectivas de crecimiento y éxito. Mientras tanto, el condado este se volvió relativamente menos atractivo para los empleadores y residentes, y alimentó un ciclo de desinversión.

Este patrón es coherente con lo que el desarrollador de bienes raíces y erudito Christopher B. Leinberger ha descrito como el fenómeno de la “zona favorecida”. Leinberger observa que en muchas áreas metropolitanas, las decisiones sobre la asignación geográfica de los recursos tomadas décadas atrás se refuerzan y se repiten. Una vez que un área recibe recursos y atención del gobierno y del sector privado, sostiene Leinberger, la inversión futura tiende a seguir en la misma ubicación, lo que refuerza su ventaja y deja otras áreas más atrás.



Figura 31: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, actualidad



Figura 31: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, posible futuro

La evolución del corredor de la I-270 como la “zona favorecida” y los límites de desarrollo que lo acompañan en el condado del este no fueron la única causa, o incluso la más importante, de la división racial y económica entre la parte este y la parte oeste del condado. Sin embargo, la lógica de la zona favorecida fue y es un factor significativo para reforzar las disparidades en el acceso a la inversión, la infraestructura y los servicios, así como la concentración de pobreza y la disminución del acceso a las oportunidades. Al centrar la inversión y alentar el desarrollo a lo largo de los corredores en el condado este, este plan establecerá la base para las Comunidades completas que crearán un futuro más próspero y equitativo en esta área.

Uno de los beneficios más claros del uso eficiente de la tierra, incluido el crecimiento compacto centrado en el corredor junto con el refuerzo del patrón rural fuera de los corredores, es hacer que el desarrollo sea más sostenible desde el punto de vista ambiental en general y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en particular. Al concentrar el desarrollo en un espacio limitado, el crecimiento centrado en el corredor propicia la caminata, el ciclismo y el transporte público, y reduce las emisiones de los vehículos motorizados. Una forma compacta de desarrollo reduce la conducción incluso entre las personas que siguen dependiendo de los automóviles, porque las distancias de viaje disminuyen a medida que se puede satisfacer una gama más amplia de necesidades a una distancia corta, lo que reduce las millas recorridas del vehículo.



Figura 33: El revestimiento de los corredores con densidades adecuadas ofrece opciones de vivienda

**Leyenda**

- Estaciones de la WMATA
- Carreteras y caminos principales
- Grupos de manzanas de 2010**
- Distancia media de desplazamiento al trabajo (millas)
- 5.33 - 7.77
- 7.78 - 9.88
- 9.89 - 12.03
- 12.04 - 14.68
- 14.69 - 18.79

Fuente: Portal de asequibilidad de ubicación del HUD

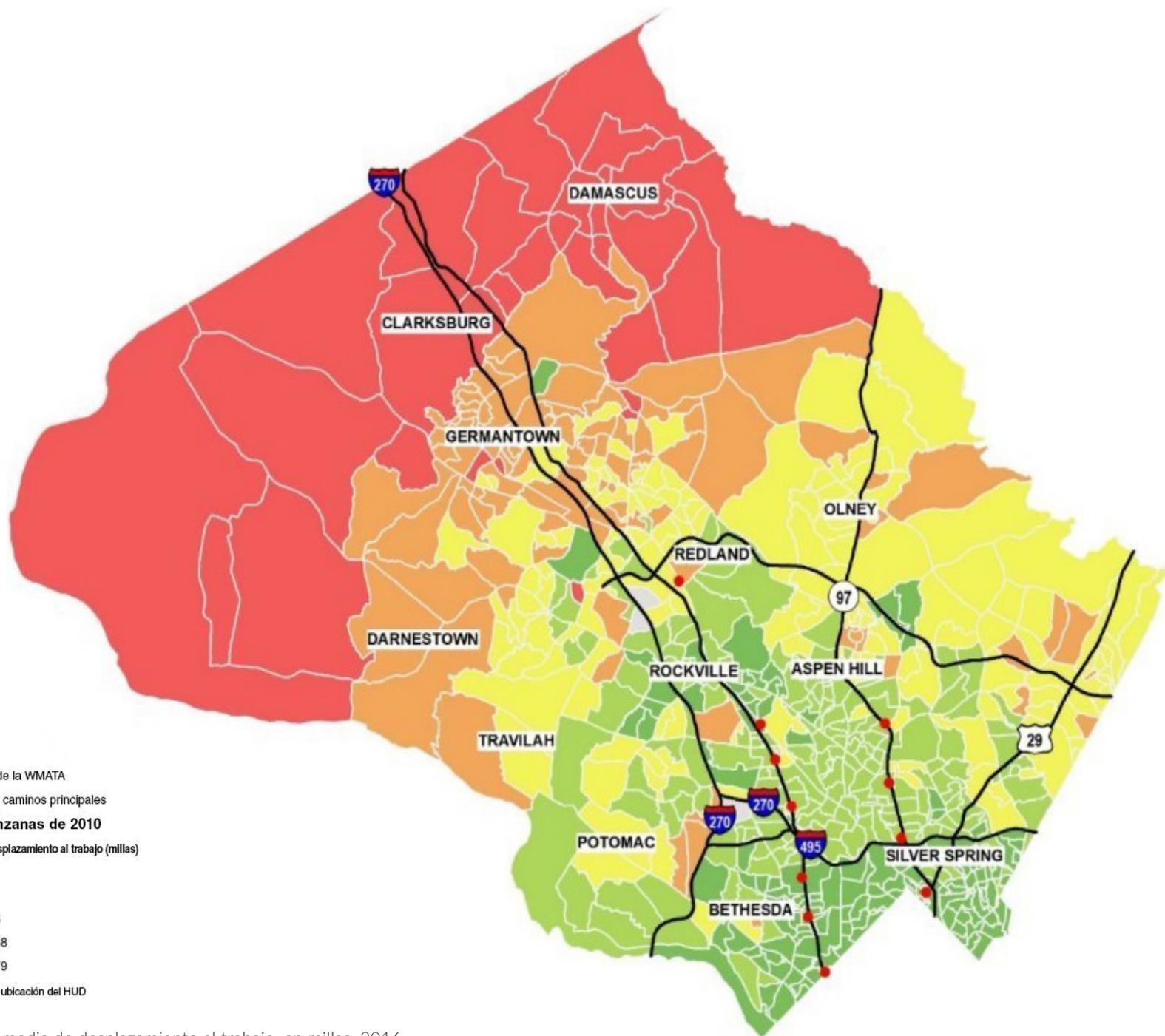


Figura 34: Distancia media de desplazamiento al trabajo, en millas, 2016

El crecimiento compacto también mejora el rendimiento ambiental de los sitios y edificios, ya que permite la reurbanización de las áreas desarrolladas antes de la adopción de controles modernos de aguas pluviales y a menudo se caracteriza por altas proporciones de recubrimiento impermeable de la superficie. Una forma compacta de desarrollo de rellenos o reurbanización puede reducir el escurrimiento de aguas pluviales y el efecto de las islas de calor al utilizar infraestructura verde y otras cubiertas verdes, así como el diseño y la orientación del edificio para reducir las temperaturas urbanas.



Finalmente, el desarrollo compacto y centrado en el corredor es esencial para la protección continua de la Reserva Agrícola y la preservación de la tierra para la administración ambiental y la recreación. A medida que la población crezca y la región continúe desarrollándose, aumentará la presión sobre las áreas rurales y los sistemas naturales. La preservación de la Reserva Agrícola refuerza la concentración de crecimiento y maximiza la tierra disponible para la agricultura, la recreación y la conservación de recursos naturales.



Figura 35: En Pike y Rose, el desarrollo de rellenos redujo los flujos de escorrenría de aguas pluviales en más del 70 por ciento.

Aunque la agricultura debe seguir siendo el uso principal en la Reserva Agrícola, el área reservada para el patrón rural también brinda oportunidades para la recreación, el turismo y la conservación de recursos naturales, cuyos usos deben reconocerse y respaldarse. La Reserva Agrícola mejora el atractivo y la habitabilidad del condado porque brinda oportunidades para alimentos cultivados localmente, la recreación al aire libre, la educación y el turismo. La preservación continua de la Reserva Agrícola, junto con el sistema de parques del condado, también protege bosques, humedales, praderas y arroyos del condado, apoya la biodiversidad y los hábitats naturales, y protege las cuencas, los acuíferos y la calidad del agua.

Al evaluar planes, proyectos y propuestas futuros relacionados con el uso eficiente de la tierra y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Cantidad de desarrollo/remodelación de rellenos a lo largo de los corredores principales.
- Proporción de nueva población, empleo y vivienda dentro de una milla (o media milla) de corredores prioritarios.
- Proporción de formas de trasladarse sin automóvil (caminata, ciclismo, uso del transporte) y reducción correspondiente en millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT).
- Inversión pública y privada en infraestructura, servicios y comodidades a lo largo de corredores, en general y por área del condado.
- Protección de acres de tierras de cultivo, hábitats naturales, bosques y áreas que inciden sobre el medioambiente.
- Productividad económica de la agricultura.
- Cantidad de espacio para la recreación al aire libre y diversas actividades respaldadas.
- Aumento porcentual en el rendimiento ambiental de edificios y sitios, en general y por área de condado.
- Cantidad de visitantes de fuera de la Reserva Agrícola para la recreación, el comercio y el turismo.
- Mantenimiento y mejora en las medidas de calidad del agua corriente.
- Reducción de la cubierta impermeable y aumento en el área de cubierta impermeable tratada.







# COMUNIDADES COMPLETAS

COMBINACIÓN DE USOS Y FORMAS



Si bien el Plan de Plataformas y Corredores fue extraordinariamente progresivo en la promoción de un desarrollo compacto y orientado al transporte público, rechazó la idea de usos comerciales y residenciales mixtos. En el plan se señaló que los espacios designados para diferentes usos deben trabajar juntos en última instancia para lograr un “conjunto agradable y económicamente factible”, pero que estos usos deben estar físicamente separados. Se recomendó la zonificación euclidiana, con áreas reservadas para viviendas multifamiliares, casas adosadas y viviendas unifamiliares junto con zonas comerciales e industriales aisladas, y se expresó:

*“[L]as zonas comerciales e industriales deben excluir las residencias, ya que no se pueden mantener buenos vecindarios residenciales en dichas áreas, y porque el negocio y la industria pueden funcionar de manera más eficaz cuando el espacio asignado no se interrumpe por viviendas”.*



Además de una separación rígida de usos, el plan insistió en la conveniencia de barreras, reservas y transiciones entre usos de la tierra para lograr armonía y compatibilidad:

***“[L]os centros comerciales de larga data se expanden a vecindarios residenciales cercanos, lo que causa más problemas de transición. El resultado final es una enfermedad conocida como deterioro urbano. Esta enfermedad es contagiosa y casi seguramente se propagará cuando no se tomen medidas preventivas”.***

Aunque el urbanismo policéntrico representado por el concepto de ciudades de corredores del plan de 1964 era fundamentalmente sólido, su enfoque ante la separación de usos y el énfasis en transiciones y zonas de amortiguamiento no fue completamente exitoso en la producción de distritos comerciales agradables y económicamente activos, y sus otras deficiencias se han vuelto cada vez más obvias, a saber:

- El enfoque de separación y amortiguación no logró anticipar, y mucho menos satisfacer, la demanda de viviendas en centros de actividad de uso mixto. Las ciudades del corredor no alcanzaron las densidades ni proporcionaron la variedad de usos, tipos de edificios y servicios necesarios para maximizar su valor en la atracción de residentes y trabajadores que buscan lugares más activos y atractivos para vivir y trabajar.
- Unas cuantas ubicaciones en el condado de Montgomery han atraído la inversión en usos de oficinas, venta minorista y residenciales, pero la mayoría carece de la combinación de elementos, incluida una forma compacta con diversos tipos de viviendas, usos comerciales, transporte público y un ámbito público transitable a pie, que respalden los tipos de interacción humana comunes a los lugares más exitosos. Mientras tanto, las áreas que rodean nuestros centros de actividad más eclécticos permanecen caracterizadas en gran medida por una separación de usos de la tierra y tamaños de lotes uniformes, la cobertura de lotes y las formas de construcción.

La separación de los usos y la homogeneidad asociada en los tamaños de los lotes, los estándares de desarrollo y las formas de construcción junto con el compromiso con las barreras, las zonas de amortiguación y las transiciones, tuvieron el efecto, ya sea intencional o no, de desalentar las conexiones entre las personas y los lugares, y de reforzar las divisiones raciales, sociales y económicas entre los vecindarios y partes del condado.

La implementación de estos enfoques también hizo que el acceso a la gama completa de oportunidades económicas, educativas y culturales (así como a servicios, comodidades e infraestructura) dependiera demasiado del acceso a los automóviles. Al separar los usos e invertir mucho en carreteras, hemos hecho que conducir sea la única manera práctica para que muchos residentes y trabajadores cubran sus necesidades diarias: viajes que deberían ser factibles a pie, en bicicleta o en tren o autobús.

La preservación y la protección de los vecindarios dedicados exclusivamente a viviendas unifamiliares separadas ha dejado a los residentes desconectados de las tiendas minoristas y otros servicios, ha fomentado la construcción de instalaciones públicas independientes y ha perpetuado el uso ineficiente de la tierra.

Nuestras políticas de uso de la tierra han evolucionado en los últimos años para reflejar un contexto social y demográfico cambiante, así como las preferencias cambiantes. El condado también ha evolucionado de una comunidad dormitorio para el Distrito de Columbia a un condado con varios centros de empleo diferentes. Estos cambios han coincidido con el surgimiento de preferencias de mercado cada vez más fuertes para las





comunidades de uso mixto orientadas al transporte público con un sentido de pertenecer único. Nuestros planes han respondido a estas tendencias en cierta medida, pero la implementación del desarrollo de uso mixto orientado al transporte público se ha visto limitada debido a restricciones económicas y reglamentarias.

Además del desarrollo de uso mixto orientado al transporte público, el concepto de “vida a 15 minutos” ha surgido como una forma de volver a concebir las comunidades existentes para maximizar su atractivo y eficiencia al ubicar los espacios de estar en cada vecindario o distrito a una caminata de distancia de servicios, infraestructura, instalaciones y comodidades que satisfacen las necesidades diarias de las personas que viven allí. Aunque es poco probable que una aplicación rígida de la vida a 15 minutos sea práctica en cada parte del condado, el concepto es una manera útil de pensar en cómo construir comunidades completas y debe ser un principio organizador en la planificación de su éxito.

Para garantizar que la demanda de desarrollo futuro en el condado de Montgomery se aproveche para adoptar comunidades completas y una vida a 15 minutos, tanto al construir nuevos centros de actividad a lo largo de los corredores como al hacer que los existentes sean más completos, el condado seguirá las siguientes políticas:

### Identificar e integrar los elementos necesarios para el desarrollo de centros de vivienda, venta minorista y oficinas completos, y planificar para hacer de la vida a 15 minutos una realidad para la mayor cantidad de personas posible.

- Actualizar las asignaciones y los estándares de zonificación para fomentar la integración de diversos usos, tipos de edificios y tamaños de lotes.
- Aplicar enfoques flexibles para dar lugar al relleno y a la reurbanización que mejoren el acceso a los servicios, el transporte activo, los parques y los espacios abiertos, y una gama más amplia de tipos de viviendas a escala de vecindario.
- Priorizar la planificación del uso de la tierra a nivel de vecindario como una herramienta para mejorar la calidad general de la vida de la comunidad y evitar reforzar los patrones de uso de la tierra obsoletos.
- Permitir densidades suficientes para hacer que una amplia gama de usos sean económicamente viables en comunidades completas. Fomentar densidades suficientes para apoyar los minimercados y otros servicios locales a nivel de vecindario. Proporcionar pautas para admitir mayor densidad de manera que se tenga en cuenta el contexto.
- Asegurar que las comunidades completas estén integradas en sus alrededores y respaldadas por un ámbito público que aliente caminar, andar en bicicleta y circular sobre ruedas, así como la interacción social a través de la configuración de aceras, senderos, puntos de referencia y espacios de reunión.
- Adoptar enfoques de planificación que prioricen proporcionar más comunidades completas en servicio para mejorar la calidad de vida comunitaria en todo el condado.



**Fomentar la ubicación conjunta y la proximidad de todos los servicios esenciales y públicos, especialmente a lo largo de los corredores de crecimiento y en comunidades completas.**

- Maximizar la utilidad de las instalaciones públicas existentes y nuevas al extender su alcance a los vecindarios circundantes a través de mejoras de transporte activo que prioricen caminar, andar en bicicleta, desplazarse sobre ruedas y usar transporte público.
- Desarrollar estándares para la colocación de instalaciones públicas que promuevan la combinación de usos o servicios y estrategias de desarrollo compactas. Fomentar asociaciones público-privadas y garantizar que promuevan la interacción social y la actividad física.

**Modernizar los centros de actividades y desarrollos de uso único a gran escala para incluir una combinación de usos y diversidad de tipos de viviendas y para proporcionar una cantidad necesaria de viviendas, trabajos, servicios y comodidades para comunidades dinámicas y activas.**

- Garantizar que los usos del empleo en los grupos económicos se desarrollen en un formato de uso mixto junto con la vivienda, el comercio minorista, los servicios y el transporte público, y garantizar que se integren en las comunidades circundantes.
- Permitir la creación de viviendas subsidiadas ubicadas en el mismo sitio, que se analiza con mayor detalle en el Capítulo de viviendas asequibles y accesibles, para industrias que emplean a grandes cantidades de empleados (permanentes o estacionales).
- Fomentar cooperativas económicas y de vivienda de mayor densidad (áreas de vida/trabajo como ocupaciones en el hogar, aldeas de artistas, mercado/aldeas de agricultores, incubadoras de empresas emergentes de tecnología/ciencias biológicas).

---

EL CONDADO DE MONTGOMERY HA LLEGADO A UNA ETAPA EN LA QUE LAS OPORTUNIDADES NUEVAS SE HAN AGOTADO EN SU MAYORÍA Y LAS UBICACIONES GENERALES DE LOS DISTRITOS COMERCIALES, LOS VECINDARIOS RESIDENCIALES Y LAS TIERRAS DE CULTIVO SE HAN ESTABLECIDO, O AL MENOS SE HAN PLANIFICADO.

---



El condado de Montgomery ha llegado a una etapa en la que las oportunidades nuevas se han agotado en su mayoría y las ubicaciones generales de los distritos comerciales, los vecindarios residenciales y las tierras de cultivo se han establecido, o al menos se han planificado. Por ejemplo, los centros de Silver Spring y Bethesda; los nuevos centros de ciencias biológicas previstos en el Great Seneca Science Corridor y White Oak; y los centros de ciudades emergentes en Germantown y White Flint tienen capacidad de zonificación, así como espacio físico para decenas de millones de pies cuadrados de desarrollo.

La tarea de este plan, por lo tanto, se trata menos de identificar nuevas ubicaciones para grandes arrendatarios gubernamentales o corporativos y más sobre hacer que partes del condado que ya han sido desarrolladas o planificadas sean más atractivas para los residentes y trabajadores, lo que a su vez ayudará a atraer a los empleadores. La premisa central es que hacer que los vecindarios y distritos individuales sean más completos es una de las formas más eficaces de lograr este objetivo. Combinado con una huella de desarrollo compacta, estándares claros para garantizar la calidad del diseño; infraestructura de transporte complementaria para

apoyar que se camine, se desplace sobre ruedas y se use la bicicleta; y atractivas ofertas de parques y recreación para estilos de vida activos; más comunidades completas son esenciales para nuestra competitividad.

La combinación de estrategias que pueden ayudar a crear una comunidad más completa en cualquier lugar en particular depende en gran medida del contexto. La escala (pueblo frente a centro de la ciudad frente a zona céntrica), la ubicación (dentro frente a fuera de la huella de crecimiento) y el tipo de distrito o vecindario (p. ej., parque de oficinas frente a distrito comercial central frente a vecindario residencial frente a centro comercial suburbano) influyen en qué elementos deben incorporarse y cómo deben adaptarse. Sin embargo, a pesar de las diferentes necesidades y condiciones de las diferentes partes del condado, el concepto de fomentar más diversidad de uso y forma es relevante en casi todas las ubicaciones. Por ejemplo:

- Los parques de oficinas suburbanos existentes en lugares como Rock Spring o el sitio COMSAT de Clarksburg tienen grandes edificios que pueden adaptarse al empleo, pero carecen de la integración de usos, servicios y comodidades necesarios para tener éxito en un mercado de oficinas cada vez más competitivo. Las estrategias comunitarias completas pueden ayudar a reposicionar estos centros de empleo a través del relleno y la remodelación para incorporar viviendas, restaurantes y espacios públicos junto con un mejor servicio de transporte público, lo que los hace más atractivos tanto para los residentes como para los empleadores.
- Asimismo, para los lugares que el condado espera que surjan como importantes centros para el empleo en oficinas, como White Flint, White Oak o Germantown, la integración de opciones de vivienda adicionales puede ayudar a alentar la actividad más allá del horario laboral regular, y crear la sensación de energía y actividad durante la noche y los fines de semana.
- Centros de actividad en las áreas suburbanas y rurales, que van desde grandes centros comerciales minoristas como Aspen Hill, hasta grupos de tiendas comerciales y vecindarios que sirven para usos minoristas como las áreas de compras en Potomac Village o Four Corners, ofrecen minimercados para las subdivisiones circundantes, pero a menudo carecen de alojamiento peatonal seguro, buenas conexiones de transporte público o parques y espacios públicos de alta calidad.

En algunos lugares, los nuevos tipos de desarrollo comercial, como los consultorios médicos, serán viables incluso cuando el espacio de oficinas u otros usos relacionados con el empleo sean difíciles de atraer. Las recomendaciones de este capítulo y de otras partes del plan pueden ayudar a que estos vecindarios sean más transitables a pie y habitables.





Cada comunidad completa adoptará una combinación de usos que incluyen empleo y diversos tipos de vivienda para satisfacer tantas necesidades diarias como sea posible. La implementación será orgánica e incremental, a través del relleno y la remodelación dentro de los centros de actividad a lo largo de los corredores, así como dentro de las zonas céntricas, centros de ciudad y pueblos rurales existentes. Esta implementación será principalmente impulsada por el mercado, y utilizará el proceso de revisión de desarrollo para canalizar las contribuciones de los desarrolladores privados a las mejoras del paisaje urbano, la dedicación y la construcción de parques y espacios públicos, y la adición de infraestructura para bicicletas y peatones.

Como se explicó en el capítulo sobre Crecimiento compacto, el desarrollo de centros de actividad nuevos o sustancialmente ampliados debe enfocarse a lo largo de los corredores. Se debe permitir el desarrollo orgánico limitado más allá de los corredores y las áreas de crecimiento definidas para aumentar la diversidad de los tipos de viviendas en los vecindarios residenciales existentes y hacer que estas áreas sean más completas, particularmente cerca de los centros de actividad o desarrollo existentes. Las oportunidades para aumentar la diversidad de viviendas fuera de determinadas áreas de crecimiento permitirán que los vecindarios evolucionen con el tiempo para abordar las necesidades de vivienda actuales y futuras, y para que se integren más racial y socioeconómicamente.



## Cómo las comunidades completas servirán a los objetivos de Montgomery Próspera 2050

La planificación de comunidades completas, con una verdadera integración de usos, diversidad de tipos de edificios y variedad de tamaños de lotes, representa una salida de la planificación del uso de la tierra orientado a automóviles de las últimas décadas y la aceptación de un paradigma de planificación que probablemente ayude mucho más a atraer a empleadores, trabajadores y residentes al ofrecer conveniencia, accesibilidad para peatones y un lugar de calidad que solo está disponible cuando las necesidades de las personas se consideran por delante de la necesidad de automóviles.



Como se explicó anteriormente, la creación de comunidades activas y dinámicas completas que incluyan viviendas, empleos, servicios, comodidades y oportunidades para la reunión e interacción social atraerá el empleo, lo que promoverá nuestro desempeño económico y competitividad. Este enfoque no será suficiente por sí solo y no pretende sustituir otros elementos de una estrategia de desarrollo económico integral. Sin embargo, en una era con demanda limitada de nuevas construcciones de oficinas y una fuerte preferencia de mercado para ubicar empresas en áreas de alta calidad, de uso mixto, transitables y orientadas al transporte público, es una de las mejores estrategias disponibles para el gobierno local para atraer y retener a los empleadores.

Además, el uso flexible y los estándares de desarrollo que permiten la variedad en tamaños de lotes, tipos de edificios y colocación de edificios ofrecen una oportunidad para aumentar la diversidad comercial y residencial dentro de los vecindarios. Una amplia variedad de espacios de venta minorista, oficina y trabajo en vivo diseñados para adaptarse a las necesidades de las empresas individuales pueden respaldar diferentes tipos de acuerdos de trabajo y empleo. La diversidad de tipos de vivienda y empleo proporciona un medio para que los inquilinos, compradores de vivienda por primera vez o nuevos propietarios de empresas accedan y participen en mercados competitivos.



La diversidad en el desarrollo es especialmente importante para producir viviendas que se adapten a las necesidades de nuestro futuro. La integración de unidades de viviendas accesorias, dúplex y edificios multifamiliares dentro de la misma comunidad respalda una gama más amplia de hogares e ingresos, reduce la concentración de pobreza y aumenta la equidad racial y económica. Una combinación de tipos de viviendas, junto con estrategias para usar el entorno construido para

fomentar la interacción social, puede ayudar a crear comunidades integradas donde las personas de todo el espectro étnico, racial, social y económico no solo vivan y trabajen juntas, sino que desarrollen un sentido de propósito y comunidad compartidos. Estos elementos también crean oportunidades de vivienda adecuadas para cada etapa de la vida, lo que permite a los residentes permanecer en los mismos vecindarios a medida que envejecen.



Finalmente, las comunidades completas también crearán sostenibilidad a largo plazo para la salud humana y ambiental. Una combinación de usos y formas, junto con un entorno construido que facilita los estilos de vida activos, permite que se realicen más recorridos caminando, en bicicleta, sobre ruedas y en transporte público, y se reducen así las millas recorridas del vehículo y la dependencia de los automóviles, al mismo tiempo que aumenta el acondicionamiento físico y las oportunidades de interacción social. Del mismo modo, la combinación de usos, la ubicación conjunta y la proximidad de servicios públicos y comodidades mejora la sostenibilidad al reducir las huellas de los edificios, lo que reduce el uso de energía. La ubicación conjunta también ayuda a maximizar el uso comunitario y la interacción social.

**Al evaluar las propuestas relacionadas con la creación de comunidades completas y medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:**

- Densidad de la población en centros de actividad a lo largo de corredores, así como dentro de los centros de la ciudad, centros urbanos y pueblos rurales existentes
- Diversidad de usos y estructuras
- Diversidad racial, étnica y de ingresos
- Edad promedio/concentración de las etapas de edad
- Porcentaje de crecimiento del empleo en general y por área del condado
- Niveles de propiedad de automóviles
- Uso del transporte para viajes entre condados
- Uso del transporte en fin de semana
- Cantidad de instalaciones/servicios ubicados en el mismo lugar
- Índices de inversión pública para caminar, andar en bicicleta, circular sobre ruedas, transporte y automóvil
- Promedio de gastos vehiculares por grupo familiar del condado
- Promedio de gastos de vivienda por grupo familiar del condado
- Surgimiento de la población clave y centros de uso mixto
- Aumentar la actividad comercial en vecindarios residenciales







# DISEÑO, ARTE Y CULTURA

INVERTIR Y CONSTRUIR UNA  
COMUNIDAD

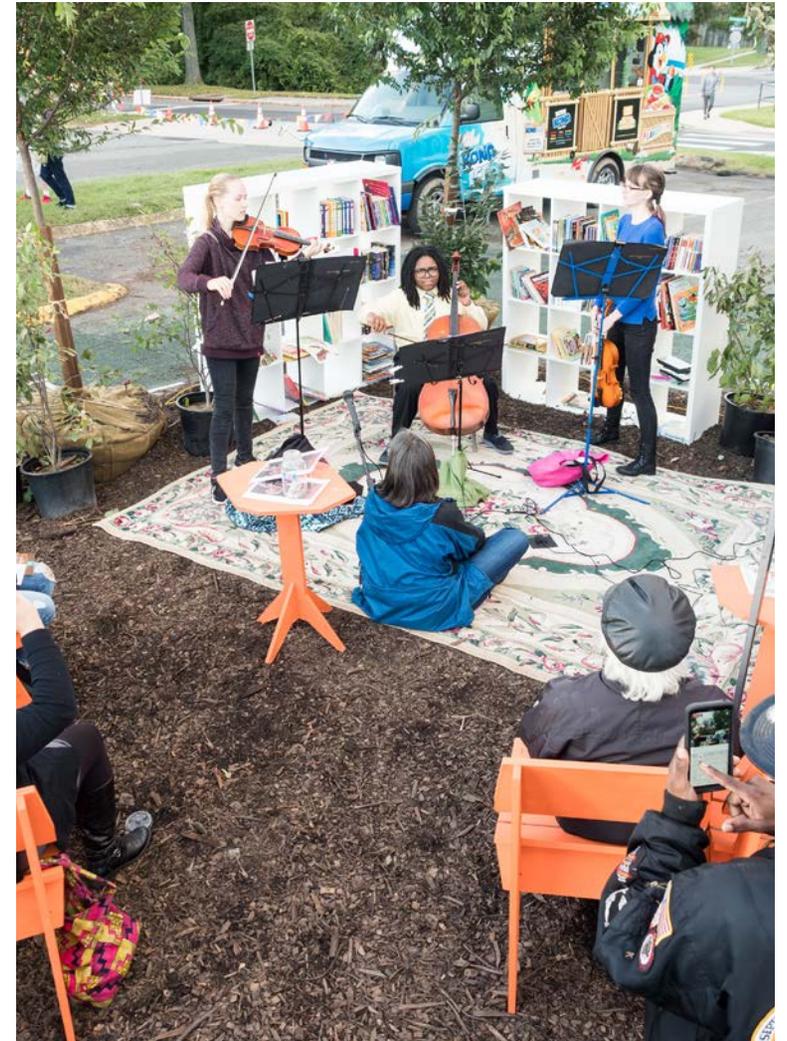
LIGHTS,  
CAMERA,



El diseño del entorno construido influye en gran medida en nuestra calidad de vida. El patrón de desarrollo en una ciudad, un condado y una región, la configuración de vecindarios y distritos, y la arquitectura de edificios individuales colectivamente dan forma a nuestra percepción de los lugares e influyen en cómo elegimos viajar, recrearnos y socializar. Este capítulo se centra en los principios de diseño urbano aplicables a manzanas y sitios de desarrollo individuales, la arquitectura de edificios públicos y privados, el paisaje de plazas y espacios públicos, y elementos del diseño de calles.

El diseño tiene fines funcionales y estéticos. Las consideraciones funcionales dictan cómo se construyen

las estructuras y cómo se conectan con las aceras, las calles y los espacios a su alrededor para facilitar el movimiento, la interacción social y la actividad física. Los aspectos estéticos del diseño, junto con la integración de las artes y los elementos culturales, influyen en cómo se ven y se sienten las calles, los edificios y los espacios para crear belleza y un sentido de pertenencia. Las artes y las prácticas culturales tocan cada rincón de la vida y están entre los indicadores más visibles de los valores sociales y de la diversidad de un lugar. Las instituciones artísticas y culturales públicas destacan nuevas perspectivas, preservan la historia y las tradiciones locales, profundizan nuestra comprensión de los demás y expanden nuestra imaginación.



La configuración de edificios y calles, junto con la expresión de las artes y la cultura, influye en gran medida en la percepción de un lugar y en el comportamiento de la forma en los espacios públicos

El Plan de Plataformas y Corredores contempló una variedad de entornos de vida y alentó el “diseño urbano imaginativo” para evitar la dispersión suburbana estéril. Desafortunadamente, los enfoques de diseño destinados a servir a una gama de objetivos funcionales y aspiraciones estéticas pronto sucumbieron ante un énfasis en la conveniencia de conducir y la suposición de que los diferentes usos de la tierra, los tipos de edificios e incluso los tamaños de lotes deben separarse. Con el tiempo, estas prioridades produjeron enfoques de diseño que no lograron crear lugares de calidad con valor duradero.

A pesar de que el plan de 1964 reconoció la importancia del diseño urbano, un énfasis continuo en facilitar la conducción ha creado entornos para caminar poco atractivos e inseguros, incluso en áreas con inversiones significativas en infraestructura de transporte público



El diseño orientado a los automóviles significó que la meditada disposición del sitio fuera subvertida por una insistencia en la provisión de estacionamiento en superficie abundante y visualmente prominente, con edificios ubicados en el medio de grandes lotes de asfalto o entradas y puertas delanteras oscurecidas por entradas y garajes. Los edificios estaban desconectados de los espacios públicos y alejados de las calles. Las calles se ensancharon, lo que hizo que los edificios se separaran más y se evitara una sensación de encierro, lo que desalentó caminar e hizo que fuera menos conveniente y cómodo. Se sacrificó espacio para veredas, asientos y vegetación para hacer más espacio para estacionamiento y carreteras, y se redujo el tamaño y la utilidad de los espacios públicos. Otros elementos del diseño de la calle, como la iluminación y la señalización, se ampliaron para que fueran más visibles para los automovilistas que pasaban a altas velocidades, lo que hacía que los paisajes urbanos fueran menos atractivos para los peatones y degradaba la calidad del terreno público.



Las calles cerca de edificios que dan a las aceras fomentan la caminata y la interacción social, mientras que los caminos amplios con edificios separados parecen poco atractivos, son inseguros y promueven una mayor conducción



Los edificios diseñados para adaptarse a usos únicos, si bien son menos costosos cuando se consideran por separado, crearon estructuras que son inflexibles y costosas de reutilizar. Los centros comerciales, los parques de oficinas y otros edificios grandes de un solo uso son difíciles de reutilizar y el alto costo de adaptar sus disposiciones para satisfacer las nuevas necesidades espaciales debido a los cambios tecnológicos, los cambios demográficos y las preferencias del mercado reduce la vida útil y los hace menos sostenibles. Las consecuencias de la adaptabilidad limitada de nuestro conjunto de edificios son evidentes en las tasas de vacantes de oficinas persistentemente elevadas acompañadas por una escasez aguda de viviendas.



Los centros comerciales, parques de oficinas y otros sitios grandes de un solo uso son menos adaptables y requieren una inversión significativa para reutilizarse en comparación con edificios más pequeños construidos en distritos de uso mixto



El uso de la tierra del condado de Montgomery creció durante el curso del Plan de Plataformas y Corredores, y a medida que nos acercamos al punto en que se han agotado las oportunidades de desarrollo de terrenos no urbanizados dentro de los límites de crecimiento, se requiere un nuevo enfoque más adecuado para el relleno y la reurbanización. Cuando la subdivisión de tierras de cultivo era la estrategia principal para admitir el crecimiento, el enfoque de la regulación del uso de la tierra estaba en el proceso de asignación de derechos, que asigna derechos y responsabilidades de desarrollo para la provisión de infraestructura básica como carreteras y tuberías de alcantarillado. La forma y la orientación de los edificios entre sí y en el terreno público fueron una consideración secundaria.



Las reglas centradas en el derecho son adecuadas para las subdivisiones estandarizadas y estereotipadas, pero no se adaptan bien al diseño de proyectos distintivos que responden a su entorno y a las necesidades de sitios de desarrollo cada vez más limitados, por no decir nada de celebrar la geografía, la historia y la cultura locales. Ya no podemos permitirnos ignorar los atributos del diseño del vecindario y del sitio que influyen en gran medida en las percepciones de la calidad y el potencial de un lugar. Los edificios dispersos y los extensos estacionamientos conducen a sitios subterráneos que son poco adecuados para el reposicionamiento, el relleno y la reurbanización, y reducen la utilidad de la inversión en los parques, el transporte público y otros servicios públicos e infraestructura.

Los enfoques centrados en el derecho a la zonificación a menudo dan lugar a comunidades homogéneas, mientras que las regulaciones basadas en la forma pueden crear vecindarios que sean más mixtos y celebren la geografía local, el clima y las tradiciones de construcción

Estos problemas son tan evidentes en el diseño de edificios públicos como en el desarrollo privado. Los estándares típicos de tamaño de parcela para edificios públicos, como escuelas, son demasiado grandes para adaptarse a la mayoría de los sitios disponibles, lo que limita la ubicación de nuevas instalaciones. La escasez de sitios “adecuados” junto con una creciente población de estudiantes conduce a un enfoque de desmontaje y reconstrucción con una mayor cantidad de estudiantes en edificios cada vez más grandes. Las áreas limítrofes atraen a estudiantes de puntos lejanos, lo que lleva a la asignación de más espacio para estacionamiento, menos caminatas y ciclismo, viajes en autobús más largos y viajes en auto para los padres, así como viajes diarios más largos para el personal.



Se necesitan estándares de diseño de relleno y estrategias de colocación para instalaciones públicas a fin de crear edificios cívicos sostenibles a una distancia cercana de los vecindarios.





Un campo de arte público en expansión y su creciente presencia en el entorno construido requieren nuevos programas gubernamentales que puedan respaldar instalaciones y presentaciones no tradicionales y temporales.

El condado de Montgomery ha evolucionado hasta convertirse en una de las jurisdicciones más diversas del país, y nuestro sector artístico y cultural es impresionante en su alcance y profundidad. En conjunto, el sector sería el sexto empleador más grande del condado. Si bien el condado realiza inversiones significativas en arte y cultura, estas inversiones no siempre se distribuyen de manera equitativa. Las organizaciones emergentes que apoyan a las comunidades desatendidas a menudo carecen del financiamiento y la base de apoyo que disfrutaban algunas de sus contrapartes más establecidas. Los artistas y las organizaciones artísticas citan la falta de espacios asequibles de vida, trabajo y ventas como un desafío clave. El campo artístico público se ha estado expandiendo para adoptar una gama más amplia de enfoques, incluidas las prácticas cívicas y de creación de espacios, pero los programas de arte del condado están rezagados en su capacidad para aplicar estos enfoques.

Para maximizar las contribuciones del diseño, las artes y la cultura hacia la creación de comunidades sólidas con valor duradero, el condado seguirá las siguientes políticas y prácticas:

### Utilizar herramientas basadas en el diseño para crear lugares atractivos con valor duradero que fomenten la interacción social y refuercen un sentido de lugar.

- Utilizar códigos, pautas de diseño, zonificación basada en patrones y herramientas reglamentarias que se enfoquen en las formas físicas de edificios, calles y espacios para garantizar que el desarrollo en todo el condado cumpla con los siguientes objetivos a través de la concentración, la arquitectura, el paisaje y el diseño de calles:
  - Asegurar que la arquitectura y el diseño de paisajes definan físicamente las calles y los espacios públicos como lugares de uso compartido que atraigan al peatón y estén configurados para fomentar la interacción social.
  - Vincular proyectos arquitectónicos individuales de forma fluida con su entorno, independientemente del estilo. Los edificios cívicos y los lugares públicos de reunión deben tratarse como sitios importantes cuyo diseño refuerce la identidad de la comunidad y una cultura de inclusión y democracia.
  - Diseñar edificios, calles y estacionamiento para priorizar el uso peatonal y fomentar la caminata y el ciclismo a través de manzanas más pequeñas, calles más angostas, aceras y carriles de bicicletas protegidos. Reducir la velocidad de los vehículos y minimizar el estacionamiento en superficie mientras se admiten adecuadamente los automóviles.
  - Incorporar un nuevo desarrollo con un enfoque de diseño arquitectónico y paisajístico en función del contexto y que reconozca las estructuras vecinas, el clima local y la topografía.
  - Integrar físicamente sitios de desarrollo gubernamentales y privados en sus vecindarios circundantes de manera tal que reciban al público en general y apoyen el desarrollo económico local al facilitar el movimiento y la interacción de las personas y el intercambio de ideas e innovación.
  - Preservar, renovar y reutilizar edificios, distritos y paisajes históricos y existentes para afirmar la continuidad y la evolución de las comunidades mientras se celebra la cultura y la identidad locales.

- Reemplazar conceptos imprecisos como la “compatibilidad” con estándares claros para la forma, el diseño del sitio, los contratiempos, la arquitectura y la ubicación del estacionamiento. Adoptar reglas para los tipos de viviendas “intermedias faltantes”, como casas pequeñas, cabañas, grupos de patios, dúplex, múltiplex, edificios de apartamentos pequeños, viviendas compartidas, viviendas conjuntas y unidades de vivienda accesoria (accessory dwelling unit, ADU). Modificar las reglamentaciones de uso de la tierra, diseño y zonificación, incluidas las reglamentaciones de la Ordenanza de Zonificación y Subdivisión, para eliminar las barreras reglamentarias y facilitar el desarrollo de estos tipos de vivienda.
- Actualizar el código de zonificación para incluir elementos básicos basados en la forma para todas las zonas. Adoptar una guía de diseño que tenga en cuenta el contexto para todos los esfuerzos de planificación maestra.

### **Promover estrategias de diseño y reacondicionamientos para hacer que los edificios nuevos y existentes sean más sostenibles y resistentes a la alteración y al cambio.**

- Fomentar las características de sostenibilidad de vanguardia, tales como edificios con cero emisiones netas/carbono-positivos, diseño biofílico y generación de energía en el lugar para nuevos edificios públicos y grandes desarrollos privados en sitios de todo el condado.
- Promover estrategias rentables de diseño de relleno y reutilización adaptable para modernizar sitios comerciales de un solo uso, como tiendas minoristas, centros comerciales y parques de oficinas en desarrollos de uso mixto.
- Incentivar la reutilización de edificios históricos y estructuras existentes para admitir la evolución de las comunidades, mantener la diversidad de edificios, preservar el espacio asequible natural y conservar la energía incorporada de las estructuras.
- Establecer estándares para las instalaciones públicas que se alineen con las estrategias de relleno y reurbanización, y reconocer el suministro limitado de tierras del condado y los ambiciosos objetivos de acción climática.

- Implementar políticas para garantizar que los nuevos edificios y estructuras de estacionamiento se adapten a las tecnologías cambiantes y a las preferencias del mercado, y sean capaces de mitigar los efectos del cambio climático con el tiempo.

### **Apoyar a las instituciones y los programas de arte y culturales para celebrar nuestra diversidad, fortalecer el orgullo por el lugar y hacer que el condado sea más atractivo e interesante.**

- Crear un plan de artes y cultura inclusivo que establezca una visión renovada, establezca objetivos, criterios y prioridades para el apoyo del condado al sector de las artes y la cultura, y aborde cómo se asignan los recursos de artes y cultura del condado.
- Mejorar el acceso de artistas y grupos artísticos a espacios asequibles de vida, trabajo y presentación con un enfoque en la equidad económica, geográfica y cultural.
- Promover el arte público, los espacios culturales y los centros culturales a lo largo de los corredores y en las Comunidades completas.
- Eliminar las barreras reglamentarias a los espacios para vivir y trabajar, los estudios en casa, las galerías y otras empresas creativas y de arte a pequeña escala.
- Permitir que todos los residentes experimenten el arte público diariamente al incorporarlo en el diseño de edificios, calles, infraestructura y espacios públicos.
- Utilizar nuevas instalaciones públicas para demostrar los principios de la arquitectura como arte cívico y representación cultural más amplia.
- Alentar a los propietarios, a las organizaciones sin fines de lucro y a las agencias gubernamentales a maximizar el uso de parques y espacios públicos para la programación artística y cultural, la activación y la creación de espacios. Mantener un calendario anual de eventos que varíen en escala, tiempo y ubicación para ayudar a guiar los esfuerzos para mejorar el alcance de la programación diversa.

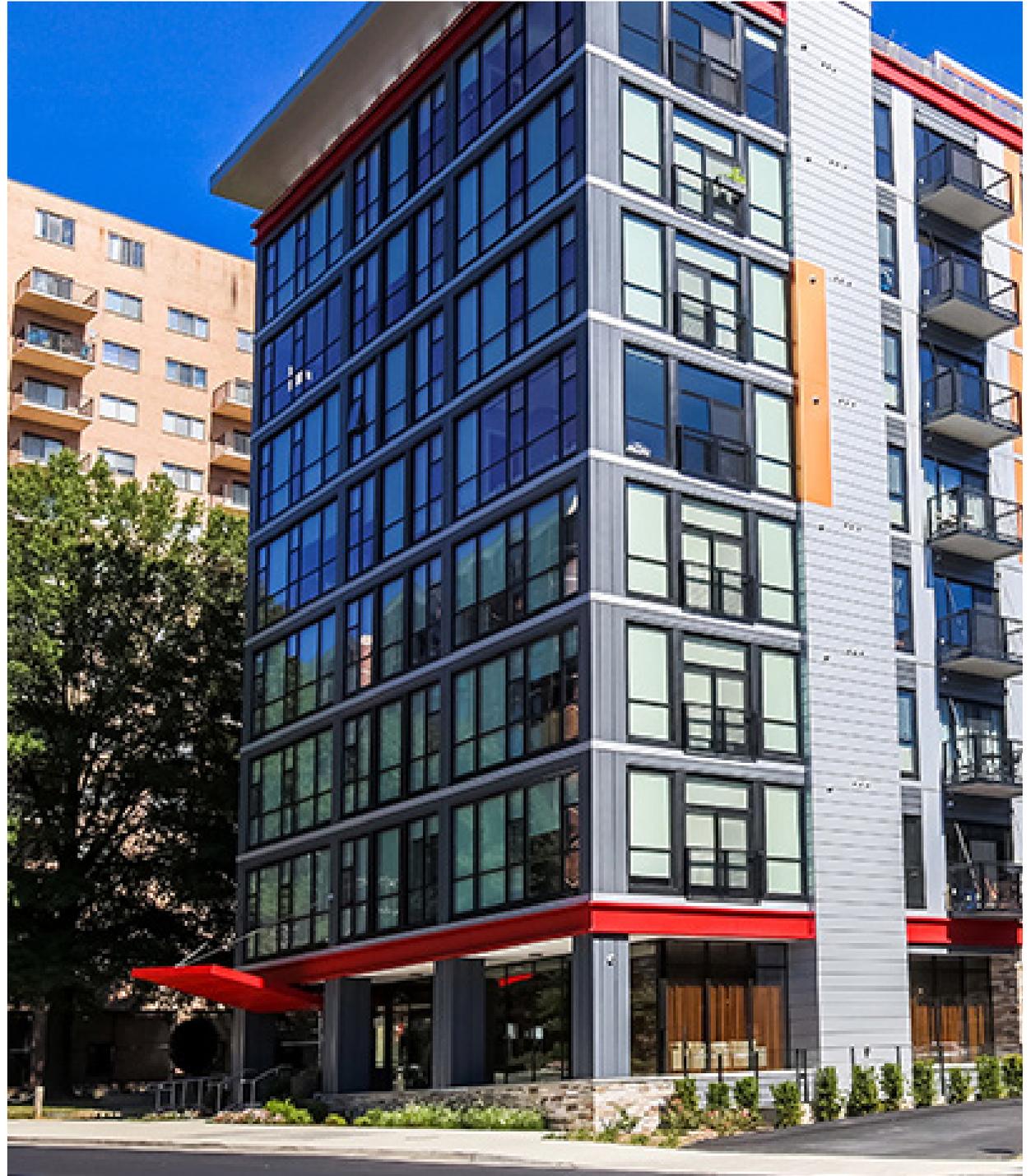
- Asociarse con agencias para fortalecer la recopilación de datos sobre inversiones y alinear mejor las políticas relacionadas con las artes y la cultura con los objetivos de competitividad económica, equidad social y resiliencia ambiental de Montgomery Prospera 2050.

Estas políticas garantizarán que el diseño de nuestro entorno construido respalde nuestra competitividad económica. Las herramientas basadas en el diseño crearán atractivos edificios, calles y espacios públicos que retienen un mayor valor económico con el tiempo. La cuidadosa disposición de estos elementos creará lugares que se convertirán en destinos para el comercio y la actividad social y agregará valor a su entorno, y alentará a los propietarios

vecinos a reinvertir en sus propiedades para que encajen y aprovechen las proximidades. Los lugares diseñados con los peatones en mente conducirán a una mayor interacción humana y facilitarán el intercambio de ideas, y atraerán a empresas innovadoras y profesionales creativos. Las calles cómodas y bordeadas de árboles cubrirán la demanda del mercado de lugares transitables a pie.



Las estrategias de diseño sostenible para nuevas construcciones y reacondicionamientos mejorarán el desempeño ambiental de los edificios y vecindarios. Promover las características de sostenibilidad en nuevos edificios públicos y privados reducirá el impacto ecológico del crecimiento. Fomentar la reutilización adaptativa de edificios existentes e incentivar reacondicionamientos rentables de sitios de un solo uso en proyectos de uso mixto reducirá el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero. Los estándares compactos del sitio y la colocación de las instalaciones públicas junto con las características de sostenibilidad de vanguardia ayudarán a lograr ambiciosos objetivos de acción climática y a hacer un uso más eficiente de la tierra pública.



Se necesitan estrategias rentables para reutilizar de manera adaptable nuestro conjunto de edificios y la reurbanización de rellenos de sitios de un solo uso para lograr los ambiciosos objetivos de acción climática del condado



Los códigos de diseño basados en la forma física servirán como guías predecibles para el cambio, abordarán las inquietudes de la comunidad sobre la adaptación al crecimiento e ilustrarán conceptos difíciles de definir como el “carácter” y la “compatibilidad”. Un cambio de estos tipos de estándares imprecisos ayudará a que las decisiones reglamentarias sean más equitativas al aplicar criterios más objetivos cuando se evalúen las propuestas de desarrollo y su relación con su entorno. Estándares claros que rijan la forma aceptable desalentarán las afirmaciones imprecisas sobre la “incompatibilidad” de diferentes tipos de viviendas y minoristas que presten servicios en el vecindario, lo que facilitará la creación de vecindarios de ingresos mixtos donde los servicios esenciales estén a una caminata de distancia de la mayoría de las residencias.

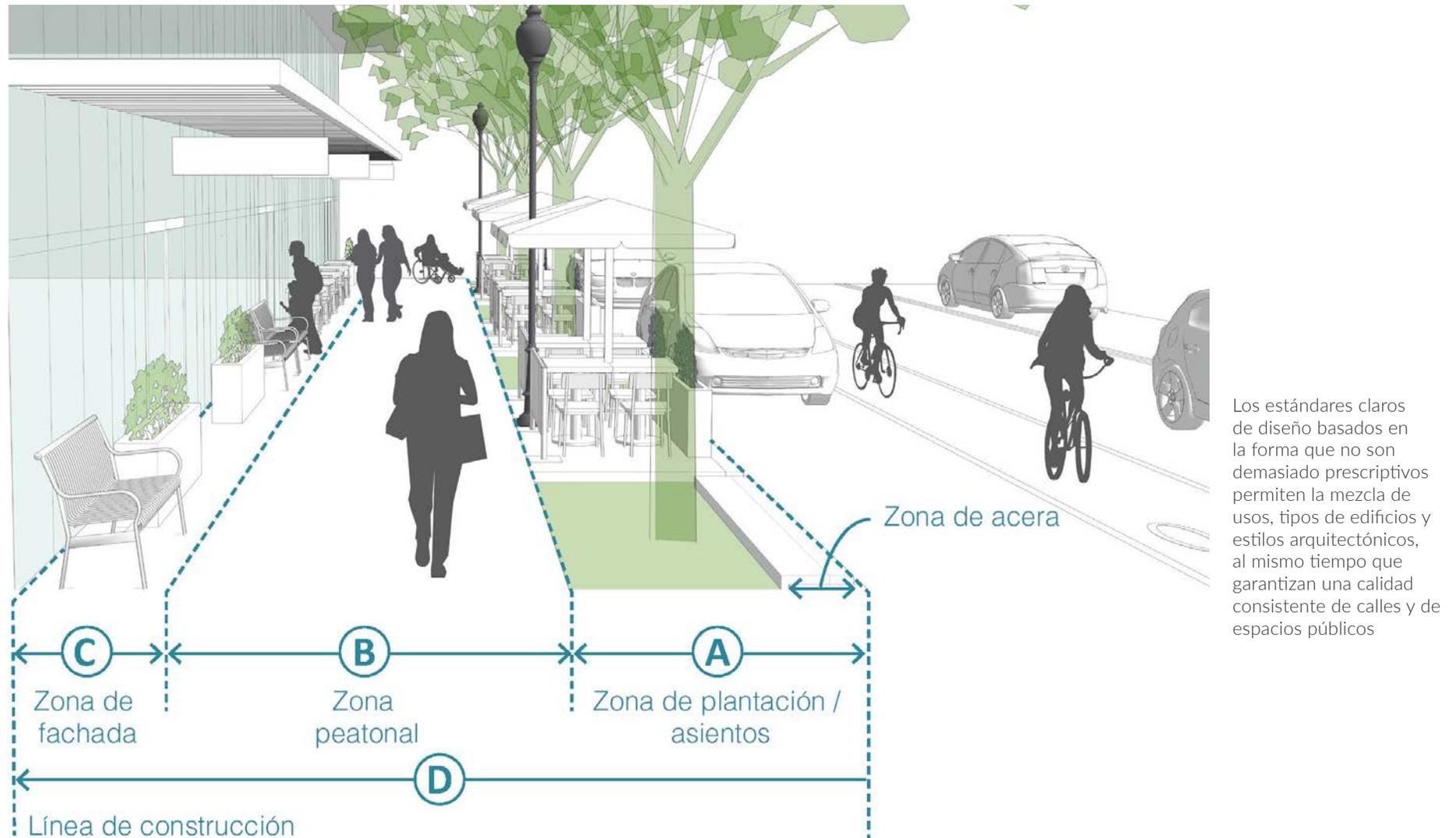
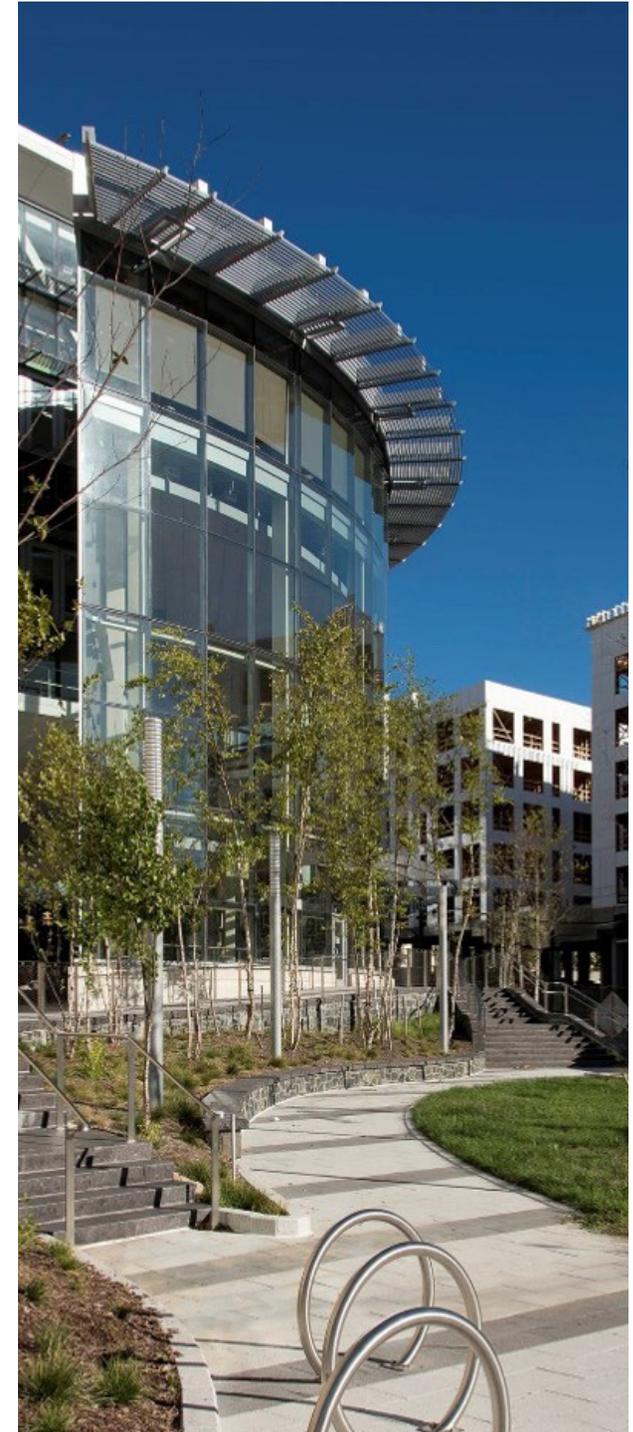


Figura 36: Pautas típicas de diseño de calles



Figura 37: Reurbanización potencial de un parque de oficinas suburbanas típico.

El diagrama muestra el relleno potencial, la reutilización adaptativa y una remodelación parcial de un típico parque de oficinas que crea manzanas de desarrollo más pequeñas conectadas por una red completa de calles y diversos espacios abiertos.





Un enfoque en la forma y en la adaptabilidad en lugar del uso y la densidad en los sistemas reglamentarios proporcionará la flexibilidad para responder a las condiciones cambiantes del mercado y las tendencias demográficas y adaptarse al cambio tecnológico y ambiental disruptivo. Diseñar edificios y estacionamientos con la adaptabilidad en mente prolongará la vida útil de las estructuras y reducirá las prácticas de desarrollo de quitar y reemplazar, y se conservará la energía incorporada en las estructuras existentes.

Los trabajadores altamente calificados en ocupaciones creativas o de conocimiento intensivo son particularmente sensibles a la calidad del lugar, lo que incluye una actitud abierta y tolerante hacia diferentes personas, culturas y estilos de vida, junto con la atención al entorno construido y natural, y excelentes servicios públicos. El deseo de interacción humana atraviesa líneas de edad, raza y origen étnico, y clase, y es fundamental para la felicidad de las personas, así como para el bienestar colectivo de una comunidad. Alentar a diferentes tipos de personas a interactuar en espacios públicos es importante para crear un sentido de comunidad con intereses y valores compartidos. Los espacios y la programación de artes y cultura pueden ayudarnos a comprendernos mejor y a apreciarnos mutuamente, y a fortalecer el apoyo a la diversidad y la inclusión al generar confianza.

En muchos casos, el problema no es que no haya suficiente espacio público, sino que no se logra atraer a las personas y usarlo, por ejemplo, esta toma de la esquina completa en el centro de Bethesda se ha diseñado de una manera bastante elaborada y, por lo general, no se utiliza bien.



Los espacios asequibles de vida, administrativos, de trabajo y de presentación para artistas en todo el condado ayudarán a mostrar nuestra diversidad y a atraer y retener usos culturales y negocios relacionados con el arte. Las inversiones estratégicas en este tipo de espacios pueden aumentar la contribución económica de las artes y la cultura a largo plazo al reforzar el rol del sector en la construcción de centros de reuniones sociales y eventos culturales que, a su vez, atraen otros negocios e inversiones.

La programación artística y cultural en nuestros espacios públicos, con un calendario de eventos que varían en escala, tiempo y ubicación, ayudará a mejorar la distribución equitativa de recursos para celebrar nuestra diversidad cultural. Al enfocar las inversiones en arte público, espacios culturales y centros culturales a lo largo de los corredores y en las Comunidades completas, podemos hacer que estos lugares sean acogedores y atractivos para las personas de diferentes orígenes. El apoyo a las artes y la cultura puede proporcionar herramientas creativas para compartir historias desconocidas, fomentar la empatía, dar voz a diversos puntos de vista y fomentar el diálogo y la participación cívicos.





Al evaluar las propuestas relacionadas con el diseño, las artes y la cultura, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Espacio de uso público per cápita
- Tráfico de peatones en zonas céntricas y centros de actividades suburbanos
- Visitas y tiempo dedicado a lugares de reunión urbanos, suburbanos y rurales seleccionados
- Cantidad y distribución espacial de instalaciones de arte público, temporales y permanentes
- Cantidad y distribución espacial de eventos comunitarios financiados con fondos públicos, como festivales, ferias callejeras, torneos deportivos, etc.
- Cantidad, tipo de uso y superficie en pies cuadrados de negocios clasificados como categorías culturales por el Sistema de Clasificación de la Industria de América del Norte (North American Industry Classification System, NAICS)
- Alquiler promedio, superficie total en pies cuadrados y distribución espacial del espacio artístico/creativo/creador disponible
- Presupuesto del condado asignado a agencias de arte y cultura y programación y gastos locales por parte de los patrocinadores de eventos artísticos y culturales
- Retención y crecimiento de negocios relacionados con las artes y la cultura
- Cantidad y distribución espacial del patrimonio cultural y de designaciones históricas
- Cantidad de edificios con certificación de energía basada en el rendimiento
- Cantidad de estructuras reutilizadas, reacondicionadas y reposicionadas de forma adaptable, y estructuras diseñadas con flexibilidad para usos futuros o adaptabilidad en mente



# REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN

CONECTAR PERSONAS, LUGARES  
E IDEAS



Ningún plan de uso de la tierra puede ser exitoso sin un plan de transporte complementario, porque incluso las políticas de uso de la tierra más progresistas fracasarán si no son respaldadas por la infraestructura y los servicios de transporte que refuerzan, o al menos evitan socavar, sus objetivos. Como se reconoció en el Plan de Plataformas y Corredores hace más de medio siglo:

*“Un sistema de transporte eficiente debe incluir un transporte público rápido diseñado para satisfacer una parte importante de la necesidad crítica de las horas pico. Sin un transporte público rápido, las autopistas y los estacionamientos consumirán las zonas céntricas de la ciudad; las ventajas de las ubicaciones centrales disminuirán; la ciudad se fragmentará y será inviable. Las frustraciones mentales de los viajes en carretera congestionados pasarán factura, sin mencionar los costos adicionales de los segundos automóviles y la tarifa de seguro altísima. En Los Ángeles, donde reina un sistema de transporte dominado por automóviles, todavía existe un problema para los que viajan hacia el trabajo, aunque aproximadamente dos tercios de la sección de la zona céntrica se dejan para calles e instalaciones de estacionamiento y carga. No hay futuro si se permite que el Distrito Regional se desvíe hacia una “solución” de este tipo.*

A pesar de esta advertencia, seguimos dependiendo mucho de los automóviles, con más de dos tercios de los trabajadores en el condado que conducen solos hacia y desde el trabajo. El condado de Montgomery tiene uno de los porcentajes más bajos de personas que se desplazan diariamente a la región que caminan, van en bicicleta o sobre ruedas o viajan en el transporte público, y nuestro sistema de transporte es uno de los principales contribuyentes a las emisiones de gases de efecto invernadero.

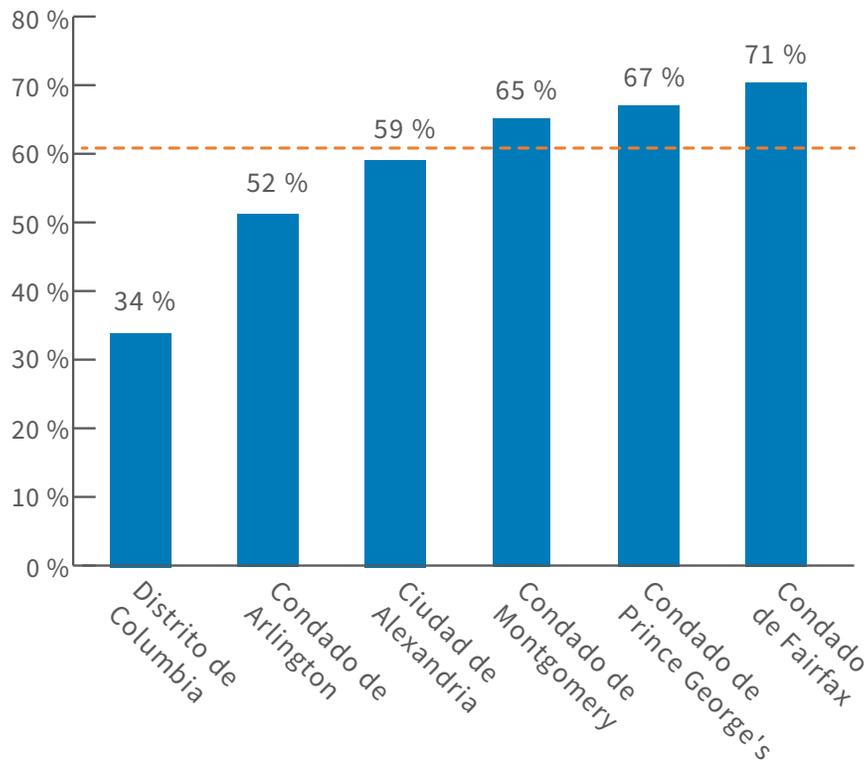


Figura 38: Porcentaje de personas que se desplazan al trabajo solas, por jurisdicción, 2019

Nuestra dependencia en la conducción está arraigada en generaciones de esfuerzos para facilitar el movimiento de la mayor cantidad de automóviles lo más rápido posible mientras se canaliza el tráfico hacia unas pocas carreteras arteriales norte-sur que vinculan subdivisiones de otro modo desconectadas a centros de trabajo y minoristas. Las “mejoras” sucesivas a estas carreteras han agregado más y más carriles para vehículos a

expensas del espacio para peatones, bicicletas, carriles exclusivos para transporte público, árboles de calle y cualquier otra cosa que pudiera desacelerar los automóviles. Esto hace que las alternativas a conducir sean menos prácticas y atractivas, lo que lleva a una mayor conducción y, a su vez, genera demanda de carreteras más anchas.

Lo que refuerza este círculo vicioso es el hecho de que la optimización de las arterias principales para los automóviles ha hecho que estos corredores sean poco atractivos e inseguros, y desalienten la inversión privada y el desarrollo compacto y orientado al tránsito, incluso cuando ya se cuenta con una infraestructura de tránsito de alta calidad (como lo evidencian varias propiedades grandes subutilizadas a lo largo de los corredores cerca de las estaciones de Metrorail).



Figura 39: Montgomery Prospera 2050 recomienda tomar elementos que se encuentran en bulevares más urbanos (como 14th Street NW en el DC, abajo) para corredores como Rockville Pike (arriba).

La consecuencia más obvia y gravemente perjudicial de esta dinámica es que los peatones, los ciclistas y los conductores mueren o sufren lesiones graves con una frecuencia perturbadora. Algo más sutil, pero quizás igual de significativo, es el efecto que el diseño orientado a los automóviles tiene en la vitalidad y el atractivo de los vecindarios y los distritos comerciales por igual. Las calles seguras y atractivas alientan a las personas a salir y caminar, andar sobre ruedas, ya sea simplemente para hacer ejercicio, hacer mandados, ir al trabajo o a la escuela, o llegar a un destino intermedio como una parada de autobús o estación de tren. Este tipo de actividad apoya la salud física y mental y facilita la interacción social casual que crea un sentido de pertenencia y comunidad. Las carreteras feas e inseguras son barreras que degradan la calidad de vida de todas las personas que viven y trabajan cerca de ellas, incluso si nunca están involucradas en una colisión de tránsito e incluso si no disfrutan personalmente de caminar, andar sobre ruedas o en bicicleta.

El patrón radial de los corredores centrados en automóviles, la infraestructura limitada para respaldar alternativas a la conducción y la ausencia de conexiones de red de calles también hacen que nuestra red de transporte sea menos adaptable y resistente. El modelo central de corredores arteriales fue una forma lógica de vincular los enclaves suburbanos con los trabajos en el Distrito de Columbia y sus alrededores, pero han surgido otros centros de actividad importantes. Nuestra prosperidad depende del acceso a Frederick, Prince George's, Howard y Baltimore, así como a Arlington, Fairfax y Loudoun. La falta de conexiones de transporte público eficientes a escuelas, empresas, laboratorios y otros centros importantes de actividad económica, intelectual y social en estas jurisdicciones nos impide aprovechar al máximo nuestra presencia en una de las regiones más dinámicas del país, si no del mundo.

APROXIMADAMENTE EL 40 % DE LOS EMPLEOS FEDERALES EN AGENCIAS GUBERNAMENTALES Y EL 30 % DE LOS EMPLEOS EN EMPLEADORES PRIVADOS EN EL CONDADO DE MONTGOMERY ESTÁN A MENOS DE ½ MILLA DE UNA ESTACIÓN DE METRORAIL O MARC.

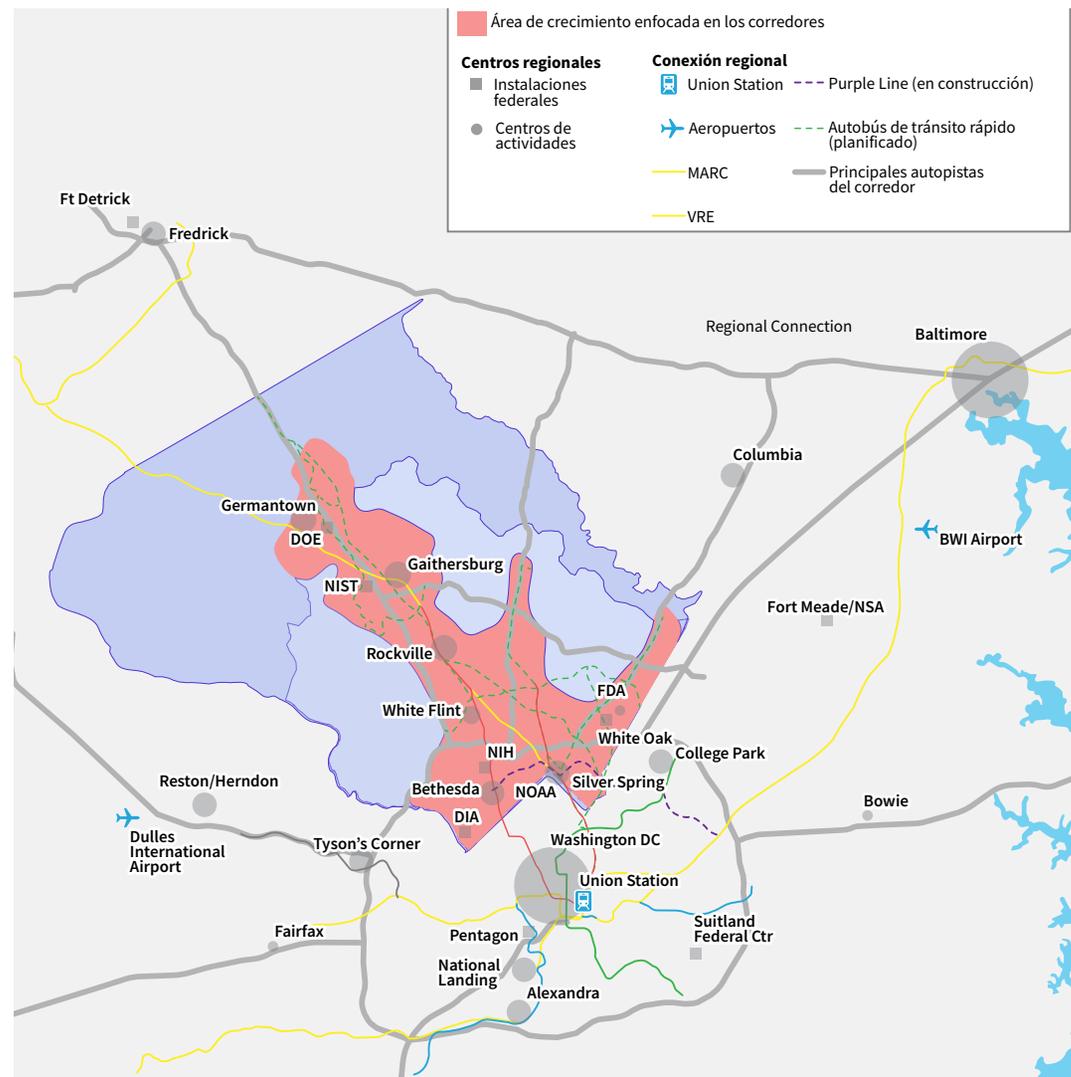


Figura 40: Conexiones regionales a centros de actividades.

Incluso para viajar dentro del condado de Montgomery, nuestra antigua red de carreteras tiene graves deficiencias. Nuestros distritos comerciales centrales y los principales corredores suburbanos generalmente carecen de la red de calles que crean los componentes de una comunidad próspera, con intersecciones frecuentes y carriles de vehículos más estrechos para facilitar velocidades más lentas y cruces más seguros para hacer que caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta sea más práctico y atractivo y para proporcionar puntos de acceso y opciones de enrutamiento para automóviles. Cada vez más residentes y trabajadores prefieren el transporte público y otras alternativas a conducir solos, y un número significativo no tiene acceso a un automóvil, pero la mayoría de los trabajos en el condado no están ubicados cerca del transporte público de alta calidad, y muchos de nuestros vecindarios no tienen aceras. En combinación con la ausencia de conexiones eficientes entre el este y el oeste, especialmente para los pasajeros en transporte público, este patrón limita el acceso a trabajos y oportunidades, en particular para los residentes de bajos ingresos que son más propensos a depender del transporte público y hace que nuestro sistema de transporte sea menos adaptable y resistente.



Figura 41: La conectividad es mayor en una red tradicional de calles (centro de Bethesda, izquierda), en comparación con un patrón convencional de calles sin salida (Olney, derecha).

La incapacidad de proporcionar alternativas sólidas a la conducción y la incapacidad de proporcionar espacio adicional para las carreteras, en combinación con las bajas tasas de construcción de viviendas, deja a más personas atrapadas en el tráfico y traslada los empleos y a las personas a otras jurisdicciones. El resultado es que el condado pierde residentes, empleos e ingresos impositivos, al mismo tiempo que aumenta la congestión de tráfico a medida que más personas conducen por el condado camino a los trabajos y hogares en otros lugares. Mientras tanto, la importancia de las conexiones virtuales, incluida la implementación de redes inalámbricas de alta velocidad y cable de fibra óptica, continúa creciendo.

## El condado basará sus esfuerzos para mejorar la conectividad en las siguientes políticas y prácticas:

### Desarrollar una red segura, cómoda e irresistible para caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta.

- Expandir la red de calles en las zonas céntricas, los centros de la ciudad, los corredores de transporte público y los centros suburbanos de actividad para crear manzanas más cortas.
- Dejar de planificar o construir nuevas autopistas o grandes ensanchamientos de carreteras para los automóviles.
- Convertir los carriles de tráfico existentes y el estacionamiento en la calle para crear espacio para pasarelas peatonales, senderos para bicicletas y calles con paisajes y árboles.
- Priorizar la provisión de aceras, caminos de bicicleta, cruces de carreteras y otras mejoras seguras, cómodas y atractivas para apoyar el uso de la caminata, el ciclismo y el transporte en presupuestos de capital, aprobaciones de desarrollo y referencias obligatorias.
- Transformar la red de carreteras al incorporar principios completos de diseño de calles con el objetivo de eliminar todas las muertes y lesiones graves relacionadas con el transporte y apoyar la aparición de comunidades más habitables.

### Construir un sistema de tránsito de categoría mundial.

- Construir una red de servicios e infraestructura de autobuses locales, de autobuses de tránsito rápido y de trenes que hagan que el transporte público sea la forma más rápida, conveniente y confiable de viajar a centros de oportunidades y actividades económicas, sociales y educativas.
- Convertir los carriles de tráfico de uso general existentes en carriles de transporte público exclusivos.
- Conectar a las personas y partes del condado históricamente desfavorecidas con los trabajos, las comodidades y los servicios al priorizar las inversiones para aumentar el acceso a un servicio de tránsito frecuente y confiable durante todo el día.

- Garantizar un acceso seguro y cómodo a las estaciones de transporte público donde se pueda llegar a pie, sobre ruedas o en bicicleta.

### Adaptar las políticas para reflejar los costos económicos y ambientales de conducir solo

- Emplear mecanismos de fijación de precios, como la fijación de precios por congestión o la recolección y asignación de peajes para permitir caminar, circular sobre ruedas, andar en bicicleta y el uso de transporte público.
- Gestionar el estacionamiento de manera eficiente al cobrar tarifas de mercado y al reducir el suministro del estacionamiento público y privado.
- Fomentar la proliferación de vehículos no contaminantes mediante la actualización de flotas gubernamentales y la necesidad de una infraestructura adecuada.

### Desarrollar y extender redes de comunicaciones avanzadas

- Facilitar la construcción de infraestructura inalámbrica y de fibra óptica de alta velocidad y otra tecnología de información y comunicación para complementar los enlaces de transporte con conexiones virtuales mejoradas.
- Centrar la inversión en infraestructura y servicios de comunicaciones para conectar a las personas y partes del condado que carecen de acceso conveniente a empleos u oportunidades educativas.
- Apoyar el teletrabajo al acelerar la implementación de la tecnología de la información y las comunicaciones y al hacer que el trabajo desde el hogar sea más sencillo al facilitar las Comunidades completas.

Estas políticas no son suficientes por sí mismas para garantizar el éxito económico del condado, pero son elementos esenciales para un rendimiento económico más sólido. Mejores conexiones de transporte público a los centros de trabajo, por ejemplo, harán que el condado sea una opción más atractiva para los empleadores al facilitar que sus empleados actuales y futuros lleguen al trabajo. La cantidad total de trabajos dentro de un viaje de 30 minutos es una medida común de la idoneidad de un área para la inversión. Debido a que se prevé que los tiempos de conducción y el tráfico de automóviles de paso seguirán creciendo, las inversiones en el transporte público pueden aumentar significativamente nuestra “área de desplazamiento” y evitar los viajes de ida y vuelta al trabajo cada vez más largos.

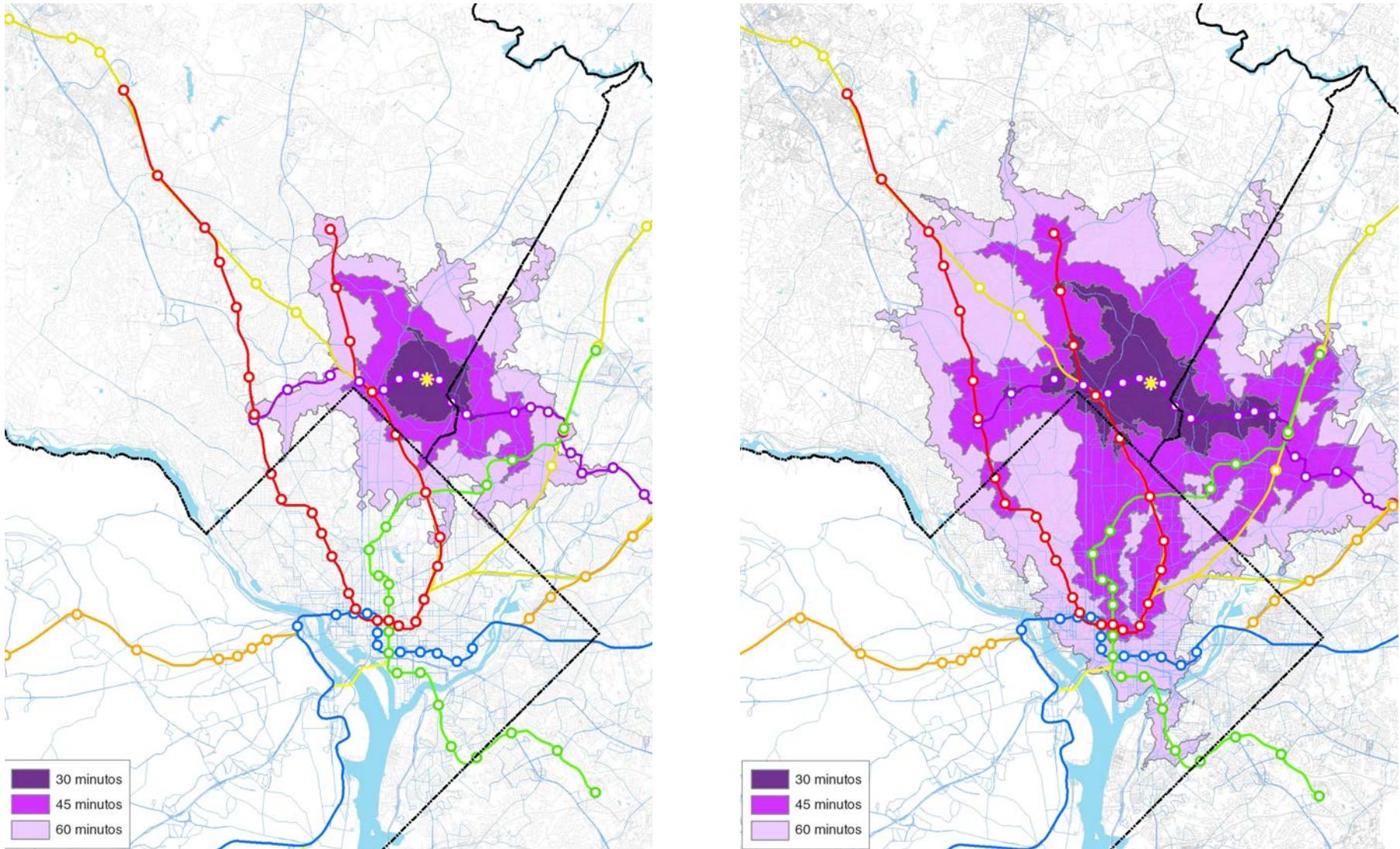


Figura 42: Área de desplazamiento de Purple Line antes (izquierda) y después (derecha) de la finalización de la línea ferroviaria

Una mayor prioridad para las inversiones en infraestructura de transporte público, para caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta también es fundamental para construir Comunidades completas (descritas en XX) que tengan las comodidades, el sentido de pertenencia y el nivel de actividad que buscan cada vez más personas de todos los orígenes y edades. Esto es cierto porque el tránsito ejerce una presión gravitacional sobre el desarrollo inmobiliario al crear incentivos y oportunidades para localizar una variedad de usos, servicios y actividades cerca de las ubicaciones de las estaciones, y entre sí.

Al mismo tiempo, los centros de uso mixto exitosos requieren un esquema de transporte que admita modos de viaje apropiados para los viajes que los usuarios necesitan hacer para satisfacer sus necesidades. Por ejemplo, una línea de transporte ferroviario puede servir para conectar empleos a

viviendas en diferentes partes del condado o la región, pero las aceras y los senderos para bicicletas son más adecuados para conectar oficinas a tiendas, restaurantes o edificios de apartamentos en un centro de ciudad o entre una zona céntrica y los vecindarios residenciales que la rodean. El punto de este plan es que el énfasis en apoyar alternativas a los viajes en automóvil no es eliminar la conducción, sino hacer viajes cortos por la ciudad en bicicleta o autobús seguros y atractivos. Se debería poder ir al supermercado a pie, mientras que una visita a otra ciudad puede requerir un viaje en automóvil, tren o incluso avión. Los lugares más deseables para vivir y trabajar son los que ofrecen un menú de opciones que hacen que todo tipo de viajes sean fluidos y placenteros, a la vez que respaldan las mejores prácticas en el uso de la tierra en lugar de depender de un único modo de viaje a expensas de cualquier otra consideración.

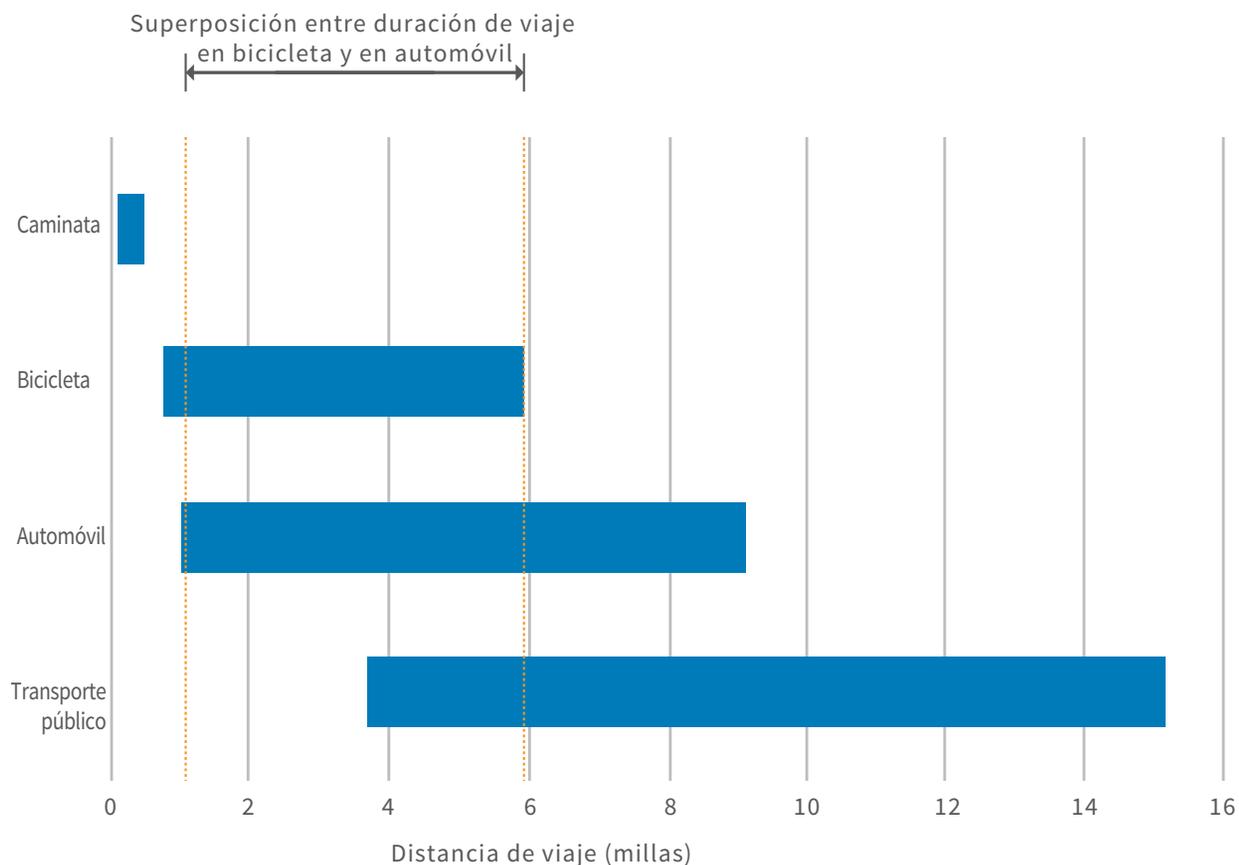


Figura 43: La mayoría de los viajes en auto se pueden hacer en un corto viaje en bicicleta. En el condado de Montgomery, la mitad de todos los viajes en automóvil tienen una extensión de entre 1.0 y 9.1 millas, mientras que la mitad de todos los viajes en bicicleta tienen una extensión de entre 0.8 y 5.9 millas.

El enfoque de Montgomery Próspera 2050 en el crecimiento compacto y el relleno, junto con la disponibilidad limitada de tierras para expandir los derechos de paso, nos obliga a rechazar firmemente el impulso de asegurarnos de que conducir siga siendo lo más fácil y conveniente posible en favor de que caminar, circular sobre ruedas, andar en bicicleta y usar transporte público sean las formas más prácticas y atractivas de ir de un lugar a otro. Incluso con capacidades autónomas, los automóviles requieren mucho más espacio por pasajero que los autobuses y los trenes, y caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta son las formas de viaje más eficientes en cuanto al espacio. La incorporación

de nuevas autopistas, carriles de viaje e intersecciones separadas por grado puede ayudar a aliviar la congestión a corto plazo, pero las nuevas autopistas, carreteras anchas y rampas de acceso de alta velocidad son fundamentalmente contrarias a los esfuerzos por diseñar vecindarios y distritos para fomentar la interacción humana y fomentar un sentido de pertenencia. Esto hace que sea imperativo adoptar los beneficios económicos, ambientales y sociales a largo plazo de los vecindarios con transporte público, transitables a pie y en bicicleta, y evitar socavar nuestros objetivos de uso de la tierra con el diseño de carreteras y la infraestructura de transporte dominados por automóviles.

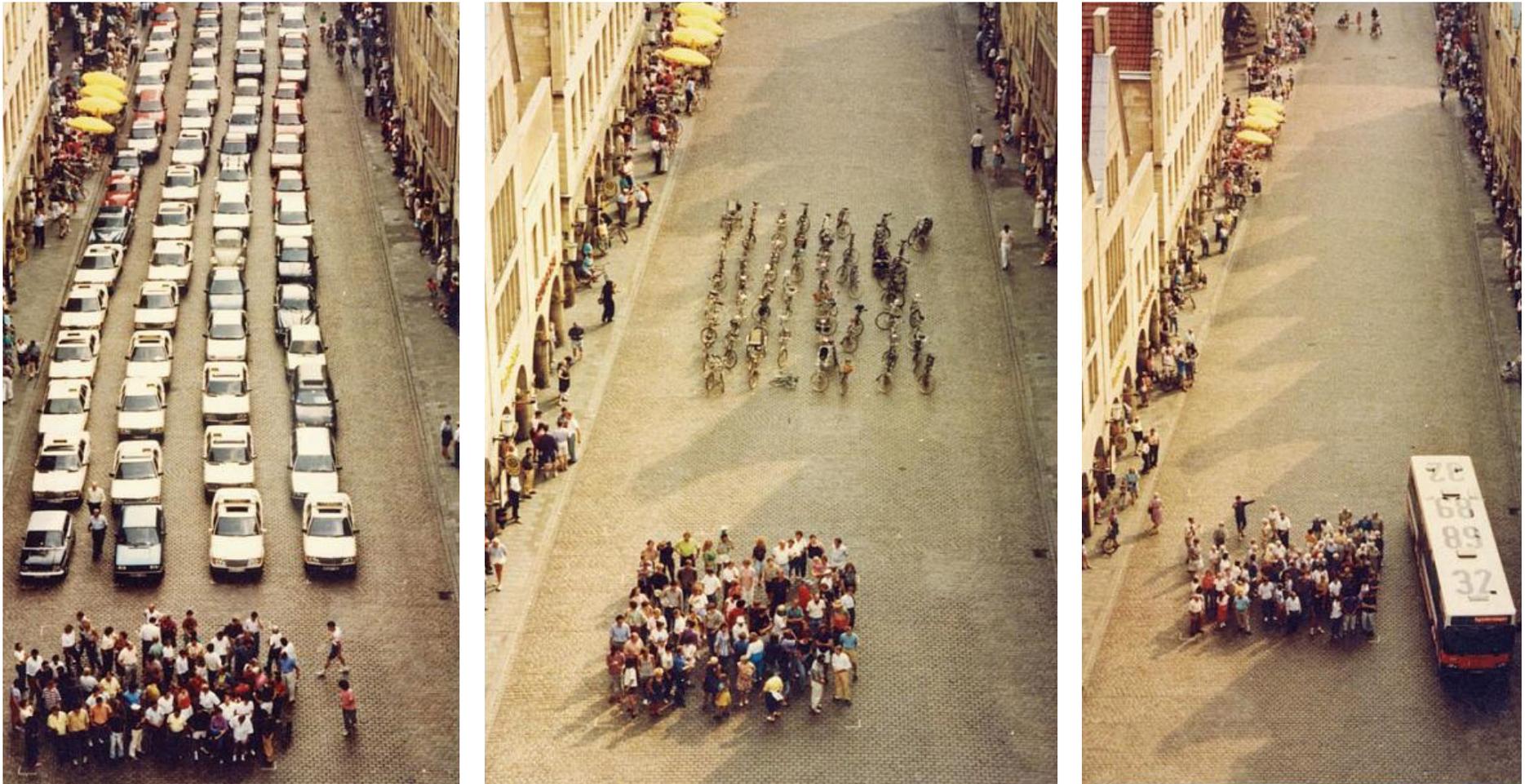


Figura 44: Los requisitos de espacio para transportar la misma cantidad de personas en automóvil (izquierda), bicicleta (centro) y autobús (derecha),

Un enfoque centrado en el tránsito que facilita caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta también promete servir a nuestros residentes de manera más equitativa. El acceso mejorado a los empleos a través del transporte público, y para ir caminando, sobre ruedas y en bicicleta ayudará a mitigar las desigualdades de las personas de color y de bajos ingresos que tienen más probabilidades de vivir en áreas sin infraestructura adecuada para satisfacer sus necesidades de movilidad sin un automóvil. Las personas en estas comunidades son menos propensas a ser propietarias de un automóvil y carecen de acceso a un servicio de transporte de alta calidad que opera con frecuencia y confiabilidad durante todo el día y hasta la noche. El servicio de transporte público ampliado también sirve como una herramienta de vivienda asequible y alcanzable al conectar áreas donde la vivienda es relativamente económica para los trabajos, las escuelas y las comodidades sin someter a los residentes a altos gastos de transporte o viajes diarios poco prácticos.

Las prioridades de transporte reordenadas en este plan ayudarán a cumplir con el objetivo del condado de eliminar todas las muertes y las lesiones graves relacionadas con el tráfico para el 2030, lo cual es especialmente importante para hacer que el transporte sea más equitativo porque las personas de color son más propensas a sufrir lesiones o morir en choques. Las calles que van más allá de la seguridad para hacer que caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta sea la forma preferida de moverse mejorarán la interacción humana y desarrollarán el capital social. Los centros rurales, suburbanos y urbanos aptos para peatones disfrutarán de los beneficios de un sentido de pertenencia más sólido donde las condiciones para altos niveles de participación cívica y una sensación de comunidad son mucho más fáciles de crear y mantener.

---

**LOS RESIDENTES HISPANOS Y NO HISPANOS DE RAZA NEGRA/AFROAMERICANA TIENEN UNA TASA DE MORTALIDAD DE EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO UN 33 % MÁS ALTA EN COMPARACIÓN CON LOS RESIDENTES BLANCOS NO HISPANOS.**

---

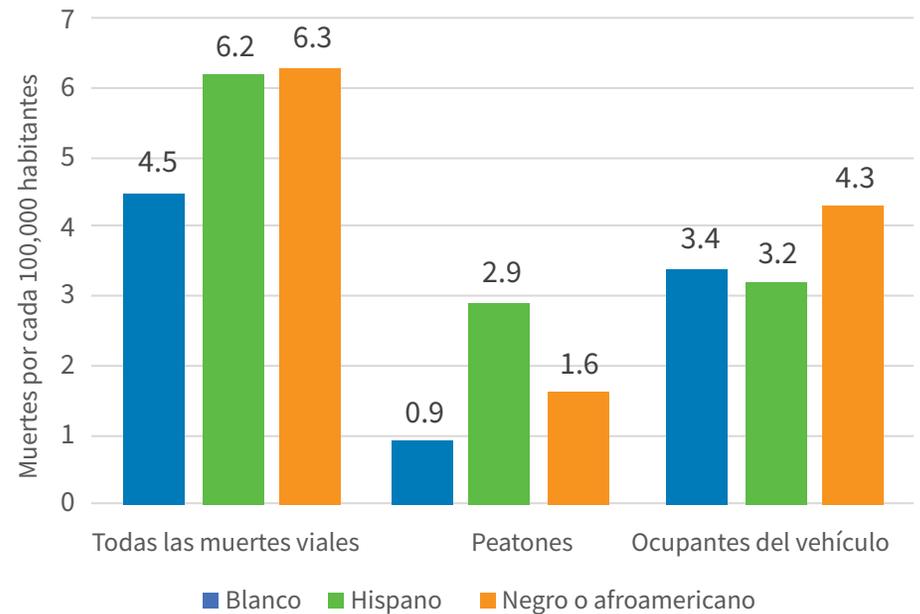


Figura 45: Índice de mortalidad en accidentes de tránsito por raza, de 2011 a 2015

La evolución de los corredores originalmente planificados para la conveniencia de los conductores en calles multimodales donde el transporte y el uso de la tierra se armonizan para apoyar el desarrollo enfocado de una combinación compacta de usos y tipos de edificios reducirá la conducción y hará que nuestro sistema de transporte sea más sostenible y resistente. En particular, proporcionar las conexiones faltantes y dividir grandes manzanas para crear una red de calles más fina a lo largo de nuestros corredores suburbanos será un desafío, pero una red de calles más conectada es tal vez el paso más importante para hacer que nuestras calles sean más seguras y más atractivas, y para reconectar comunidades divididas por las autopistas construidas. Por este motivo, la adición de conexiones locales en las calles debe ser una prioridad principal tanto en los presupuestos de capital como en la revisión del desarrollo.

Invertir en infraestructura de transporte público, ciclismo y para peatones hará que el transporte activo sea una alternativa viable a muchos viajes en vehículos. El ciclismo tiene un potencial especialmente fuerte como sustituto de los viajes en automóvil de menos de 3 millas, que comprenden aproximadamente la mitad de todos los viajes realizados en la región. La investigación de la encuesta demuestra que los ciclistas son mucho más propensos a decir que disfrutaban de su viaje al trabajo que las personas que usan otros modos para llegar al trabajo. La integración de la infraestructura de peatones y ciclismo en parques y espacios abiertos ampliará la red de transporte y expondrá a más residentes a la naturaleza a diario, lo que aumentará la salud mental y física. Un sistema de red interconectado aumentará la elección de modos, proporcionará múltiples rutas para viajar y estará mejor equipado para manejar condiciones climáticas extremas y otras interrupciones.

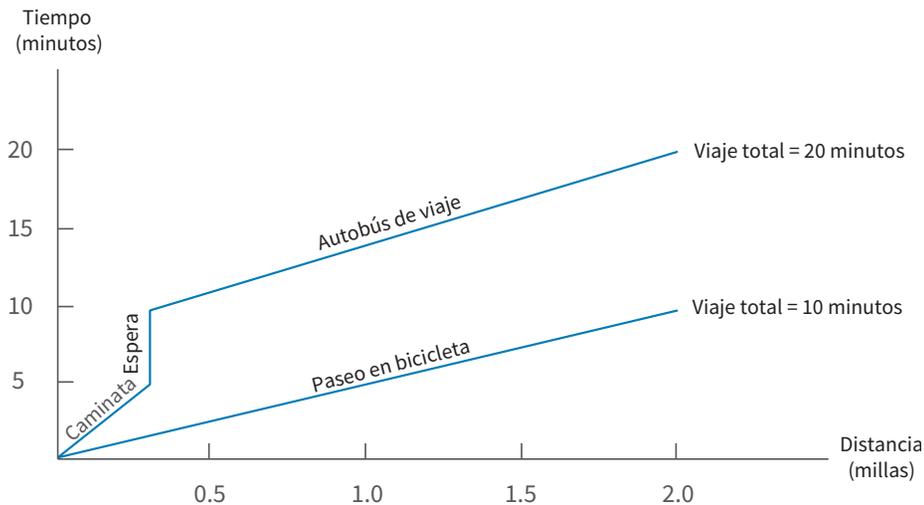


Figura 46: Tiempo total de viaje para viajes cortos: bicicleta frente a autobús

Reducir el suministro de estacionamiento, y la cantidad de tierra asignada a los espacios de estacionamiento, con el tiempo aumentará la cantidad de espacio disponible para la actividad económicamente productiva, reducirá el costo de desarrollo y aliviará la presión sobre la tierra no desarrollada, todo lo cual mejorará el desempeño económico y ambiental

del condado. Las estrategias de estacionamiento compartido promueven el desarrollo de uso mixto, mejoran el diseño apto para los peatones y fomentan la interacción social, mientras que la remodelación de los estacionamientos en mayores y mejores usos mejora la sostenibilidad ambiental al crear oportunidades para agregar arbolado, incorporar infraestructura para la gestión de aguas pluviales y crear áreas con más paisajes que proporcionen hábitat para polinizadores, aves y animales locales.

Finalmente, una inversión sólida en la infraestructura digital del condado conectará mejor a los residentes con las oportunidades de trabajo en línea, fomentará el teletrabajo continuo para reducir los viajes de ida y vuelta, diluirá el tráfico en horas pico, mejorará la productividad de los trabajadores y mejorará la calidad de vida, lo que aumentará la atracción y la competitividad general del condado.

Al evaluar las propuestas relacionadas con el transporte y las comunicaciones, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT): Hacia abajo
- Proporción de formas de trasladarse sin automóvil (Non-Auto Driver Mode Share, NADMS): Hacia arriba
- Accesibilidad de traslados para peatones y ciclistas: Hacia arriba
- Cantidad de lesiones graves y muertes relacionadas con el tránsito: Hacia abajo
- Emisiones de GEI del sistema de transporte: Hacia abajo
- Millas de carriles de circulación en automóvil per cápita: Hacia abajo
- Teletrabajo: Hacia arriba
- Estacionamiento para vehículos automotores por unidad de desarrollo: Hacia abajo





# VIVIENDAS ASEQUIBLES Y ACCESIBLES

MÁS DE TODO



La región de Washington ha experimentado un crecimiento lento pero constante en las últimas décadas, incluso cuando muchas partes del país han luchado por atraer residentes y oportunidades económicas. Lamentablemente, la región (incluido el condado de Montgomery y la mayoría de las jurisdicciones vecinas) no ha generado suficientes viviendas nuevas, particularmente viviendas que coincidan con los ingresos y las necesidades de la fuerza laboral, para responder a este ritmo relativamente moderado de crecimiento de la población y el empleo. Desde 1980 hasta el 2018, la cantidad promedio de viviendas construidas cada año en el condado de Montgomery ha disminuido constantemente, tanto en términos absolutos como en relación con el resto de la región. Los permisos de construcción han quedado muy rezagados por detrás del promedio anual de 4,200 que el Consejo de Gobiernos (Council of Governments, COG) ha estimado que son necesarios para abordar la producción y el suministro inadecuados de viviendas.

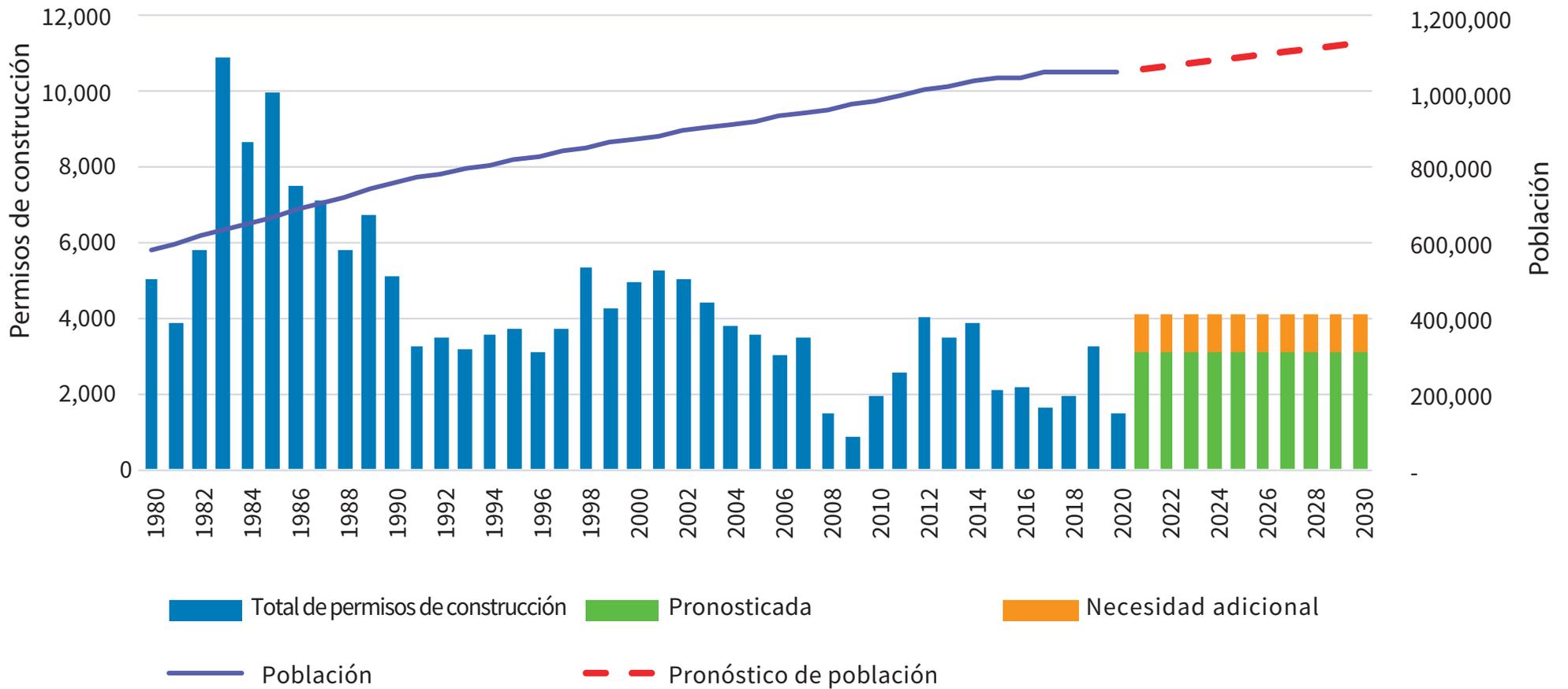


Figura 47: Permisos de construcción y crecimiento de población del condado de Montgomery, de 1980 a 2020



Figura 48: Cantidad de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019

El crecimiento de los ingresos tipo pesa (“barbell”) ayuda a explicar por qué, aunque la cantidad de inquilinos sobrecargados de costos de vivienda ha aumentado, al igual que el porcentaje de inquilinos sobrecargados de costos durante el mismo período.



Figura 49: Porcentaje de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019

## LA CANTIDAD DE HOGARES QUE GASTAN AL MENOS EL 30 POR CIENTO DE LOS INGRESOS EN COSTOS DE VIVIENDA HA SEGUIDO CRECIENDO

La oferta débil está elevando el precio de la vivienda tanto para los inquilinos como para aquellos que desean ser propietarios de su casa. La cantidad de hogares que gastan al menos el 30 por ciento de los ingresos en costos de vivienda ha seguido creciendo. Los aumentos en los precios de las viviendas han superado el crecimiento de los ingresos, lo que ha llevado a algunas personas a abandonar el condado en busca de lugares más asequibles para vivir. Las tasas de propietarios de vivienda han disminuido, especialmente para adultos menores de 35 años. Los obstáculos que enfrentan los trabajadores jóvenes para encontrar viviendas que pueden pagar hacen que sea más difícil para los empleadores atraer y retener a los empleados que necesitan, lo que daña nuestra competitividad económica.

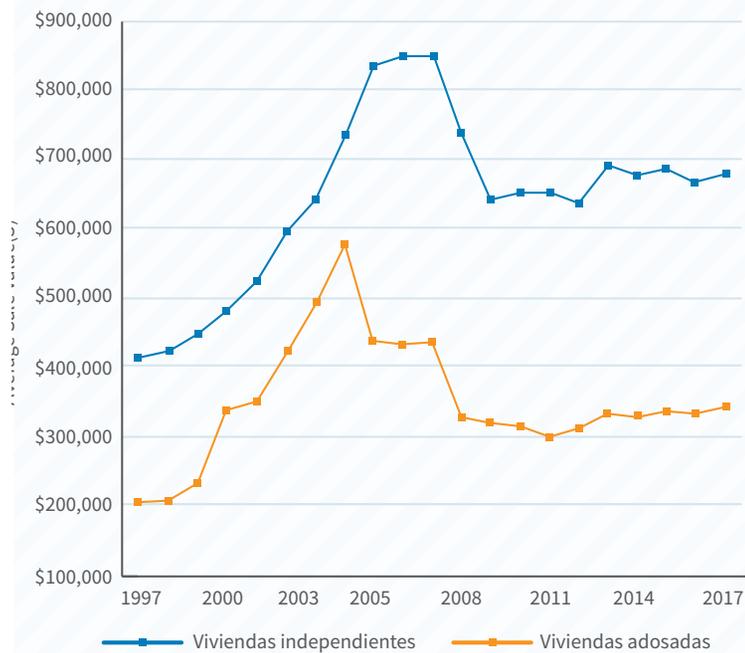


Figura 50: Precio de venta promedio de viviendas unifamiliares, de 1997 a 2017

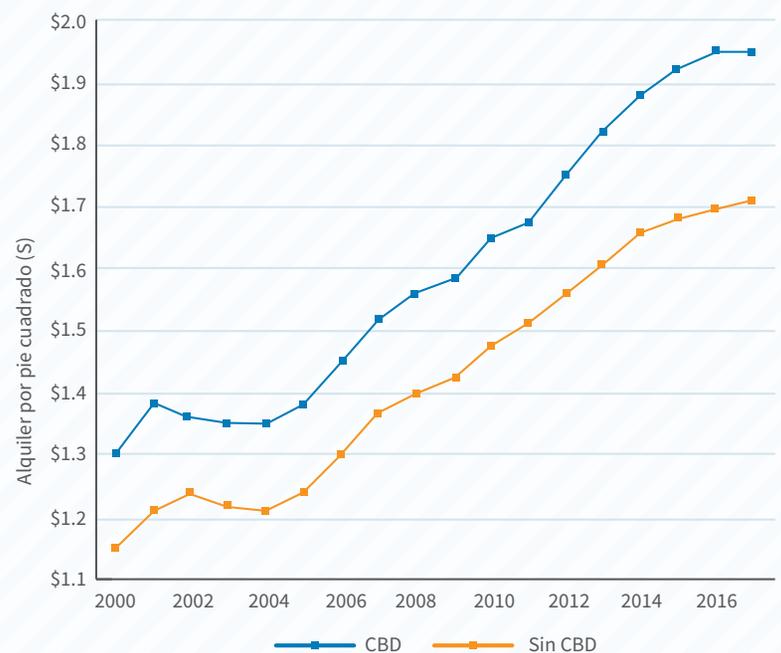


Figura 52: Alquiler residencial multifamiliar promedio por pie cuadrado, de 2000 a 2016

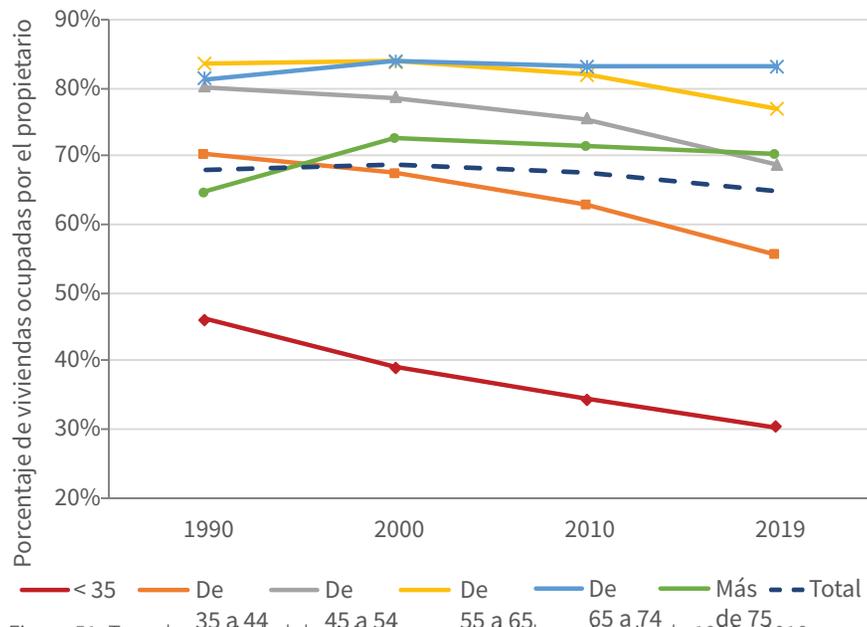


Figura 51: Tasa de propiedad de vivienda por edad del propietario, de 1990 a 2019

Los desafíos de vivienda del condado no se limitan al ritmo lento de la nueva construcción. Los cambios sociales y económicos han abierto una brecha cada vez mayor entre los patrones de vida de principios del siglo XXI y las viviendas de las generaciones anteriores. El hogar familiar estereotípico de la década de 1950, que consiste en una pareja casada con hijos que viven en casa, representa una proporción cada vez menor de todos los hogares. El porcentaje de hogares que constan de una persona que vive sola aumentó del siete por ciento en 1960 al 25 por ciento en 2018, en parte como resultado de una tendencia hacia el aplazamiento del matrimonio y el nacimiento de hijos, y en parte debido a que una mayor cantidad de personas mayores están divorciadas o son viudas.

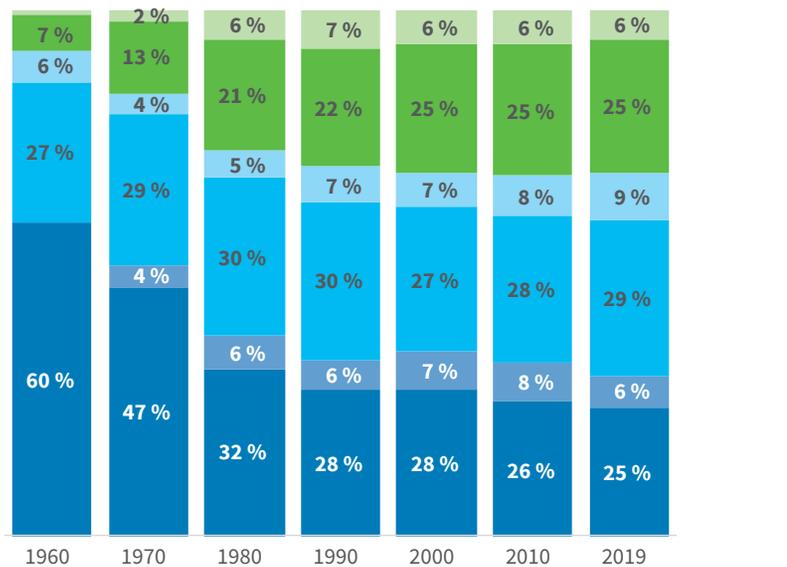


Figura 53: Cambio en los tipos de vivienda familiar, de 1960 a 2019

A pesar del tamaño cada vez menor de los hogares, las nuevas viviendas unifamiliares se están agrandando, y las viviendas unifamiliares constituyen dos tercios de las viviendas del condado. Las opciones para comprar una casa inicial o de menor tamaño son limitadas, y se calcula que una de cada tres viviendas ocupadas por el propietario tienen más dormitorios de los que necesitan. Esto obedece en parte al hecho de que más de un tercio del área de tierra del condado está zonificada para viviendas unifamiliares, más de diez veces el área zonificada para el desarrollo de uso mixto.

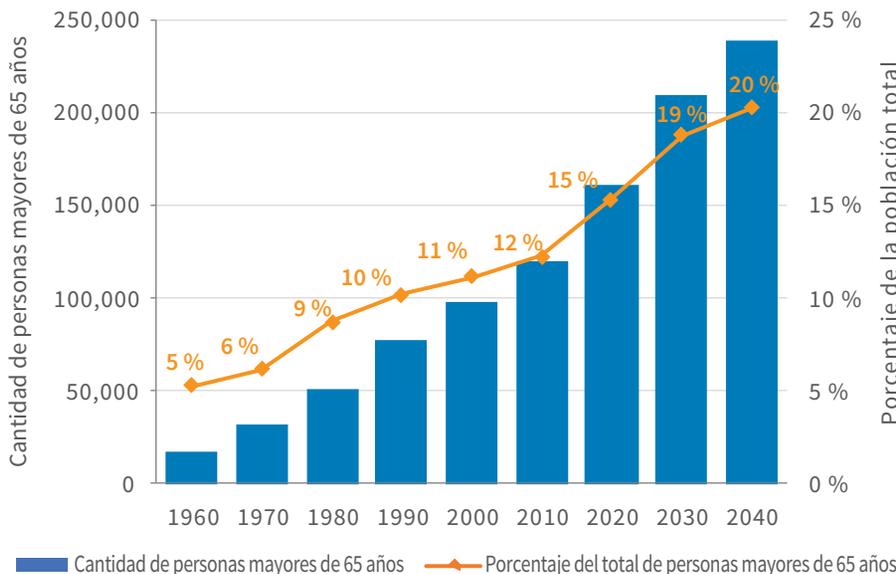


Figura 54: Población de 65 años o más, de 1960 a 2040

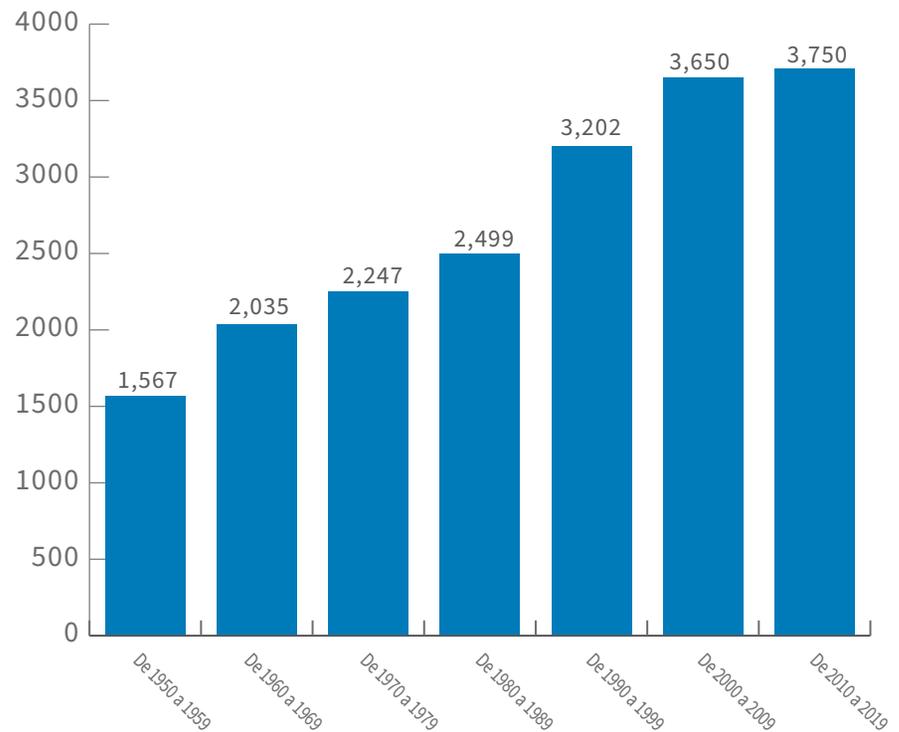


Figura 55: Superficie bruta promedio de viviendas unifamiliares por año de construcción

		Cantidad de personas en el hogar				
		1	2	3	4	5-6
Cantidad de habitaciones	0-1	5,800	800	400	100	200
	2	11,300	9,800	3,000	1,000	1,700
	3	16,500	28,000	16,400	12,200	10,100
	4	9,200	31,000	17,400	16,900	11,700
	Más de 5	3,400	12,800	7,100	11,400	9,9000

Figura 56: Cantidad de viviendas ocupadas por propietarios por unidad de vivienda y tamaño del hogar, 2018

80,000 viviendas ocupadas por propietarios o el 32 por ciento de las viviendas ocupadas por propietarios tienen habitaciones de más (según lo definido por las situaciones de vivienda descritas en rojo, donde hay al menos 2 dormitorios más que personas), comparado con solo el 3 por ciento de los hogares de inquilinos por la misma medida

El alto costo y la variedad limitada de viviendas disponibles exacerban la desigualdad y la segregación por raza y clase. Los precios de las viviendas varían ampliamente en diferentes partes del condado, y siguen de cerca las características raciales y económicas de los vecindarios, con residentes predominantemente blancos que viven en vecindarios más costosos con mejor acceso a empleos, escuelas y opciones de transporte que los residentes afroamericanos o latinos de vecindarios menos costosos. Estas desigualdades refuerzan el legado del racismo y la segregación de hecho, y siguen influyendo en la distribución geográfica de oportunidades y de recursos, lo que conduce a resultados desiguales en el logro educativo, la oportunidad económica y la salud pública.

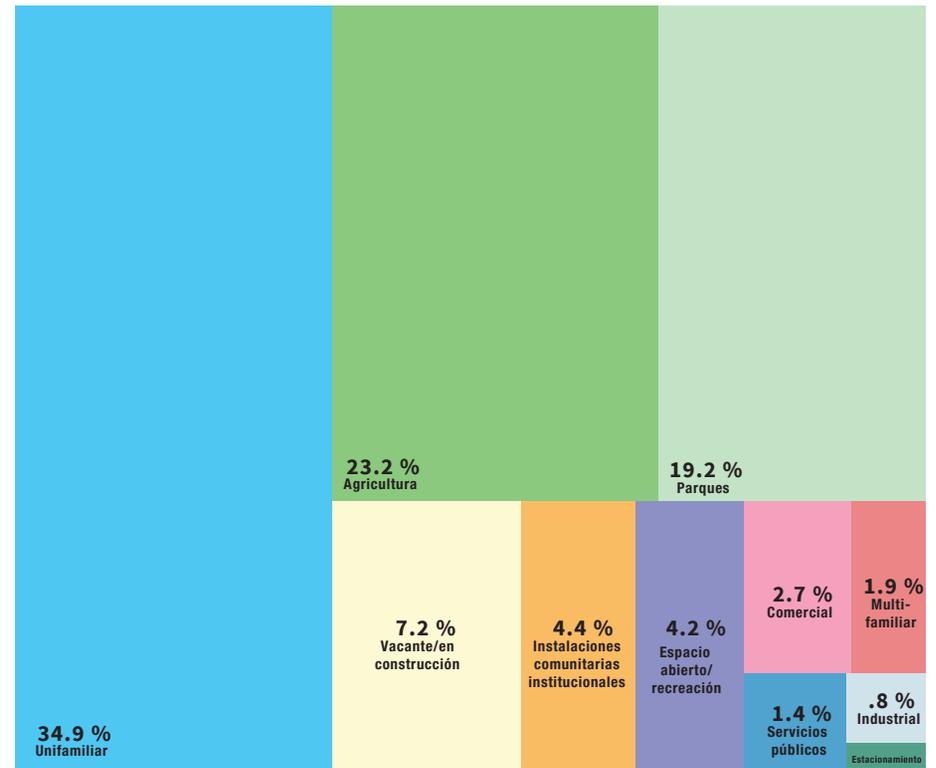


Figura 57: Porcentaje de los principales grupos de uso de la tierra en el condado de Montgomery, 2020

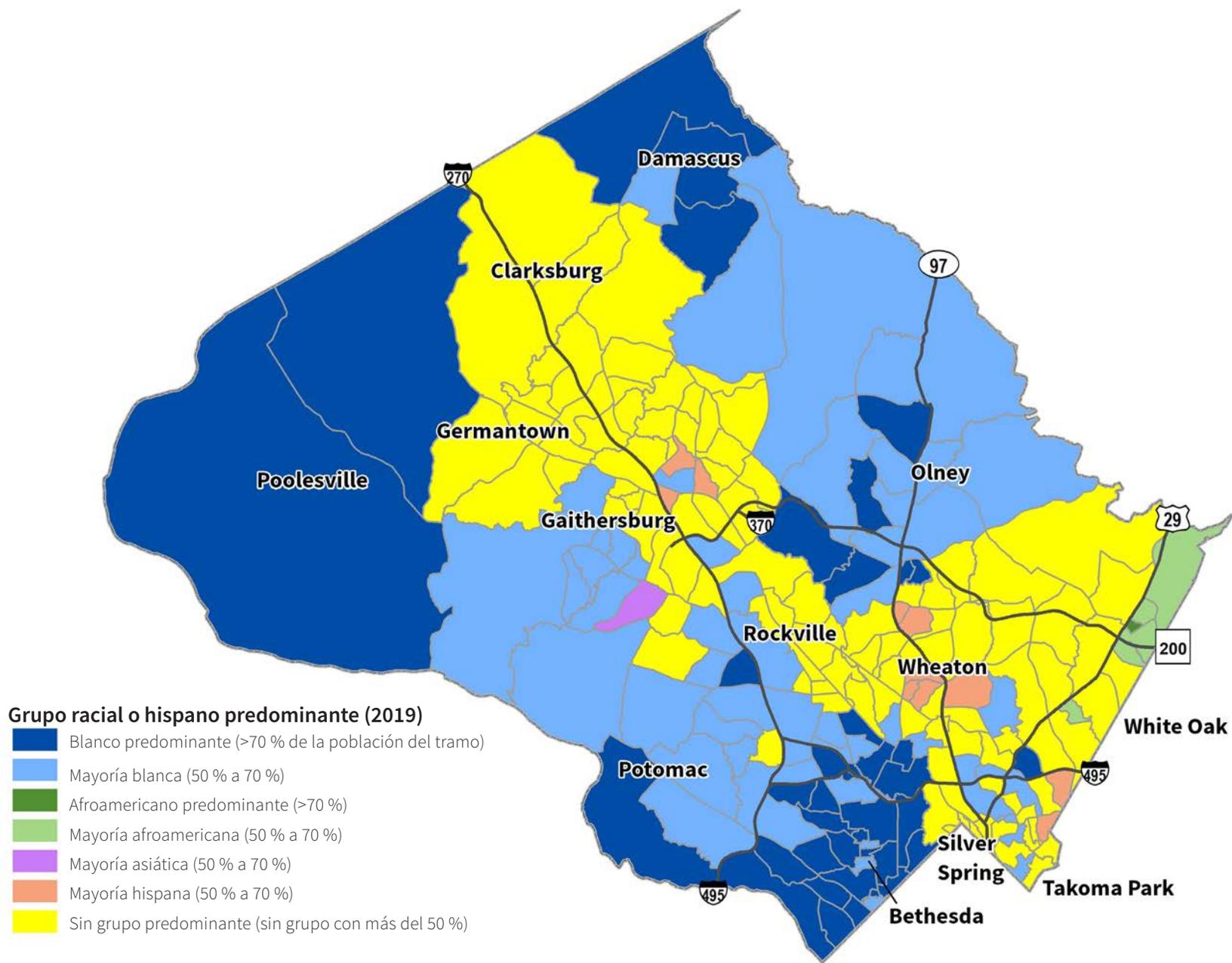


Figura 58: Grupo racial o étnico predominante por tramo del censo, 2019

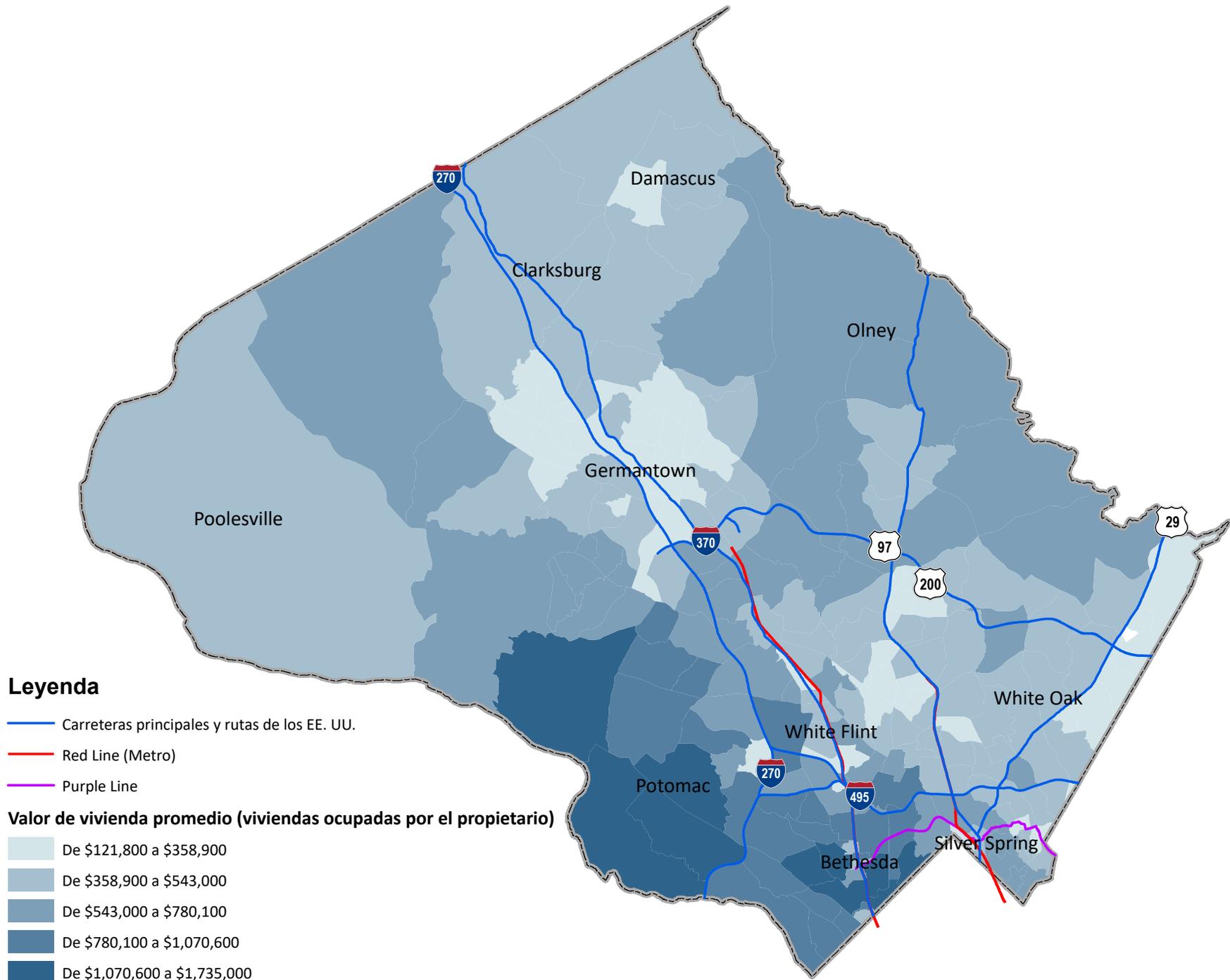
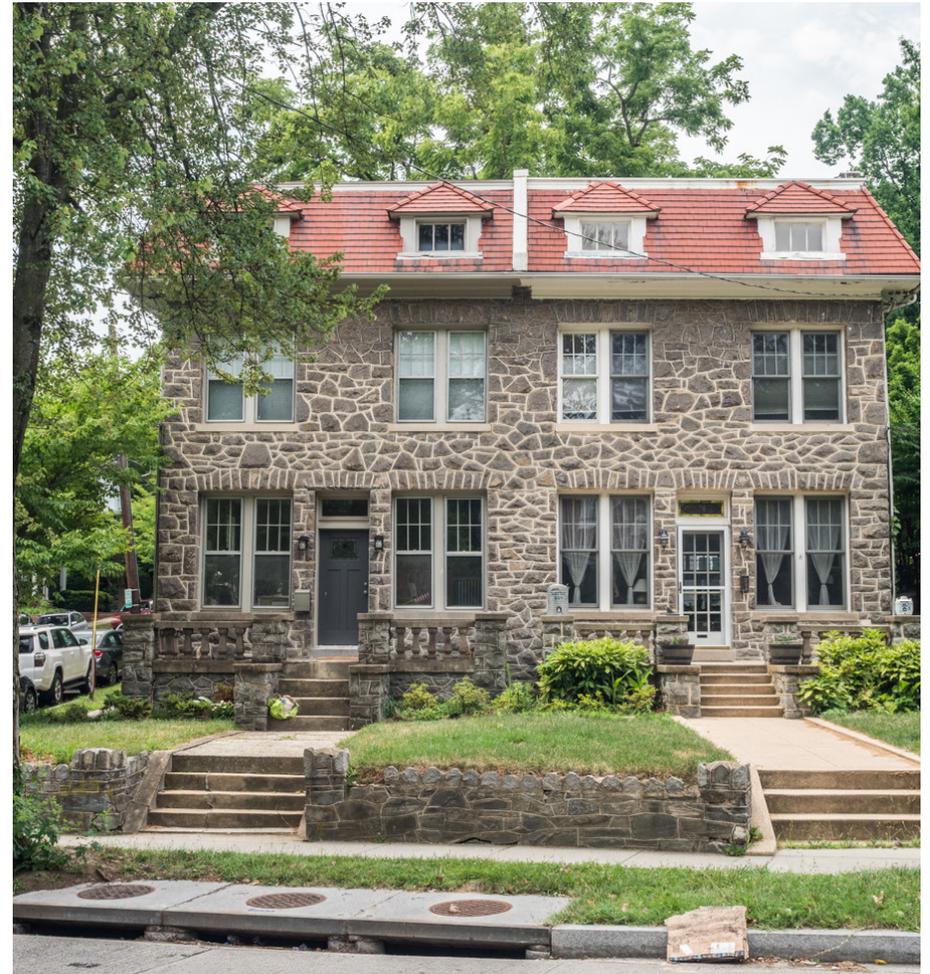
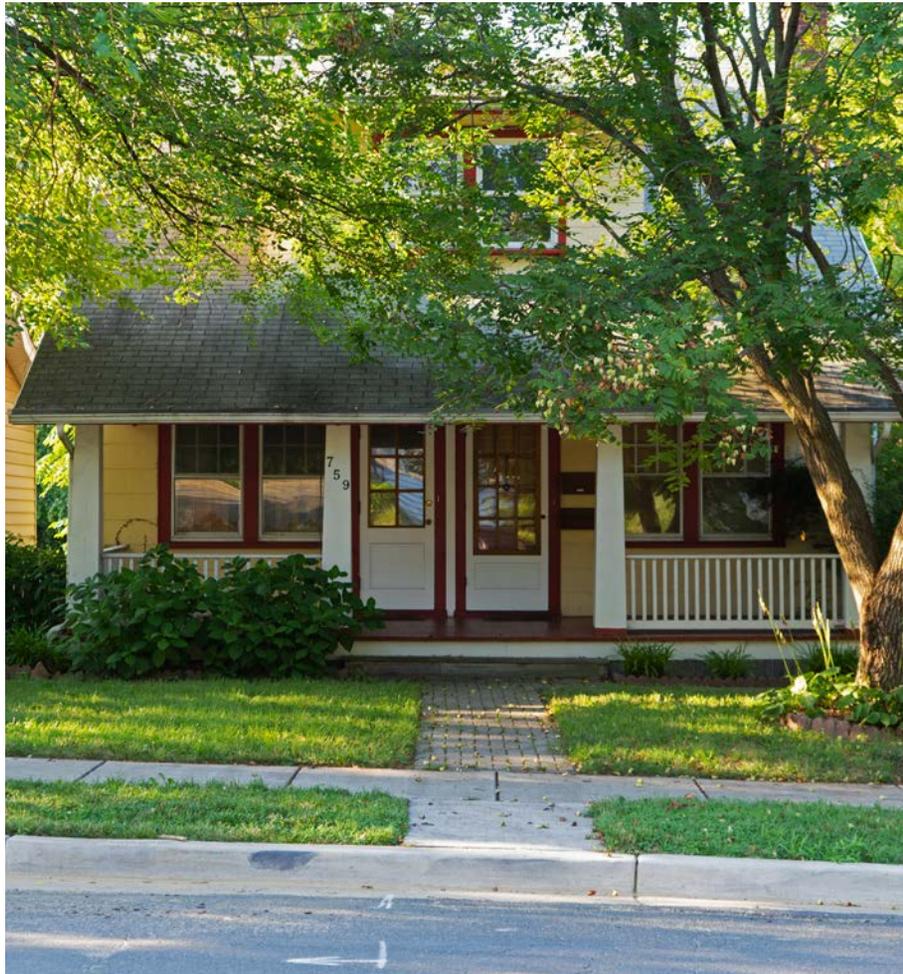


Figura 59: Valor promedio de viviendas ocupadas por el propietario, 2019

PARA EL 2045, SE PRONOSTICA QUE LAS PERSONAS DE COLOR REPRESENTARÁN EL 73 POR CIENTO DE LA POBLACIÓN DEL CONDADO, CON UN GRAN PORCENTAJE QUE GANA MENOS DE \$50,000 AL AÑO.

La expansión y la diversificación de nuestro conjunto de viviendas es un paso esencial para reducir este tipo de desigualdad racial y socioeconómica. Para el 2045, se pronostica que las personas de color representarán el 73 por ciento de la población del condado, con un gran porcentaje que gana menos de \$50,000 al año. Para que estén acordes con los ingresos anticipados y los tipos de vivienda adecuados para la población futura del condado, aproximadamente la mitad de todas las nuevas viviendas deberán ser unidades de alquiler en edificios multifamiliares (incluidos apartamentos y casas adosadas, dúplex, triplex y unidades cuádruplex) y más de un cuarto deberán ser unidades para la venta en edificios multifamiliares (incluidos condominios y otros tipos de edificios adjuntos y semiadosados). Con más de un tercio de la superficie total del condado actualmente zonificada para residencias unifamiliares, estas necesidades serán difíciles de satisfacer.



---

SE ESPERA QUE  
EL CONDADO DE  
MONTGOMERY  
AGREGUE MÁS DE  
60,000 NUEVOS  
HOGARES PARA EL  
AÑO 2040.

---

Sin más viviendas en general y sin un aumento en la disponibilidad de viviendas más pequeñas y menos costosas en particular, las viviendas se volverán menos asequibles y alcanzables para una amplia franja de residentes del condado. Algunos abandonarán el condado, ya sea que viajarán largas distancias de su hogar al trabajo o saldrán de la región en busca de un lugar más asequible para vivir. Otros lucharán con la carga de pagar el alquiler o la hipoteca, lo que reduce su nivel de vida.

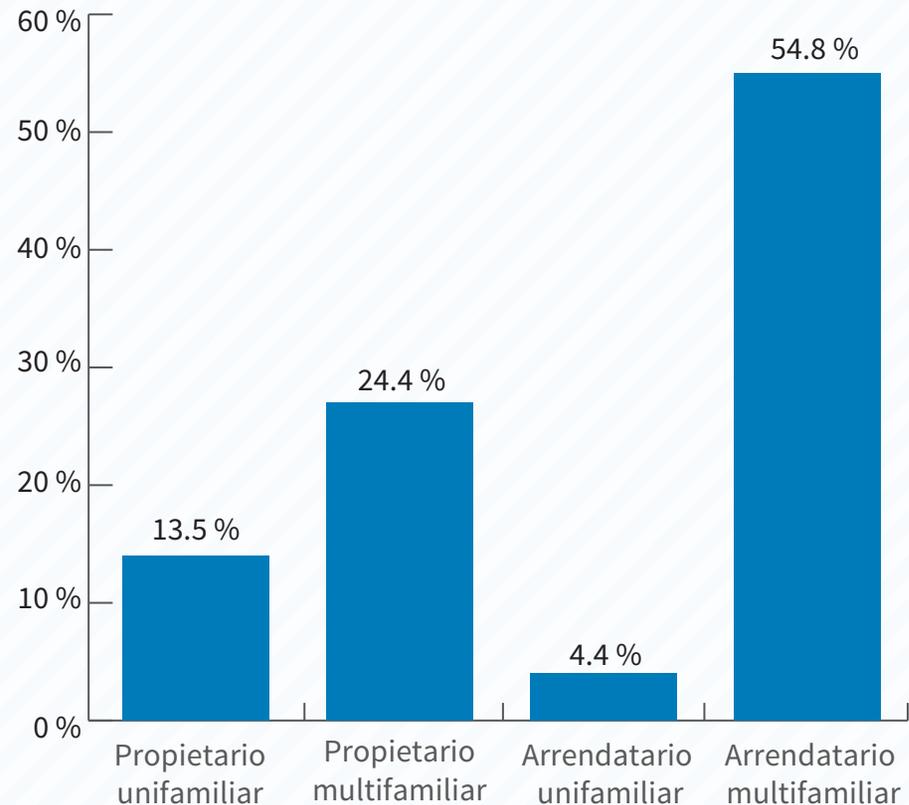


Figura 60: Pronóstico de viviendas ocupadas por propietarios e inquilinos por tipo de vivienda, 2040.

Entre 2020 y 2040, el condado de Montgomery prevé que tendrá que agregar 63,031 nuevos hogares, tanto hogares que trabajan como hogares que no trabajan, específicamente nuevos residentes adultos mayores o personas con discapacidades.

Durante el período de 2020 a 2040, el pronóstico sugiere que el condado de Montgomery necesitará agregar los siguientes tipos de unidades de vivienda para contemplar las viviendas pronosticadas.

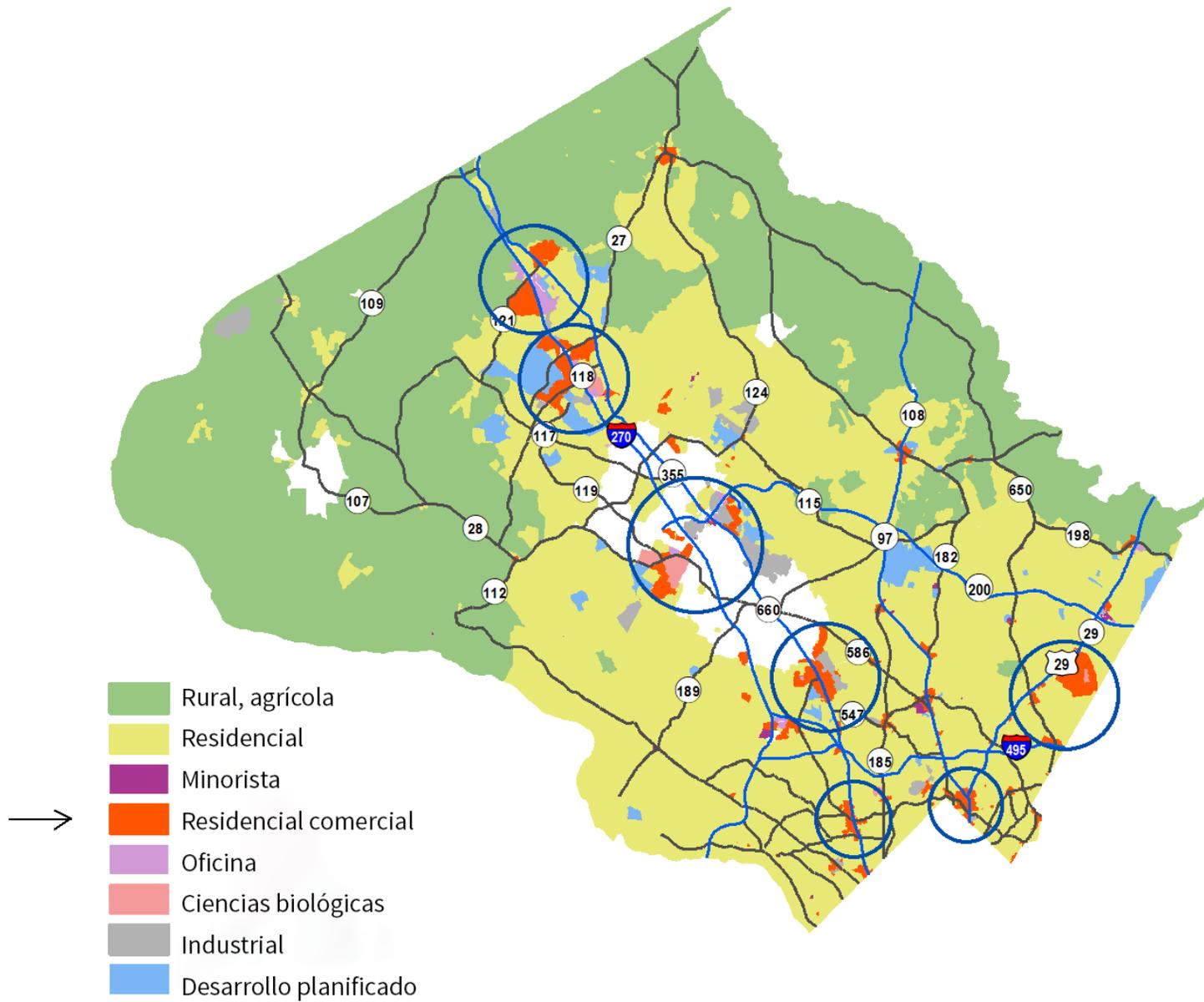


Figura 61: Usos de la tierra en el condado de Montgomery, 2020



---

## PARA ABORDAR LA NECESIDAD DEL CONDADO DE AUMENTAR LA CANTIDAD Y LA VARIEDAD DE VIVIENDAS, EL CONDADO SEGUIRÁ LAS SIGUIENTES POLÍTICAS Y ACCIONES:

---

### Fomentar la producción de más viviendas para adaptar mejor la oferta a la demanda

- Expandir las oportunidades para aumentar la densidad residencial, especialmente a lo largo de los corredores principales y en lugares donde viviendas adicionales pueden ayudar en el desarrollo de Comunidades completas.
- Aumentar la cantidad de unidades de viviendas asequibles, especialmente para hogares de bajos ingresos.
- Como parte del compromiso con el enfoque de Vivienda primero, desarrollar estrategias para construir viviendas sumamente asequibles y proporcionar viviendas de apoyo permanente.
- Reformar los códigos de construcción para reducir los costos al incorporar métodos y materiales de construcción innovadores, incluida la construcción de viviendas modulares prefabricadas y la madera sólida.
- Priorizar el uso de tierras públicas para la ubicación de viviendas y otros usos en el mismo lugar, particularmente cuando las agencias gubernamentales diseñan nuevas instalaciones o eliminan bienes inmuebles.
- Aumentar la flexibilidad reglamentaria para incentivar el relleno residencial, la reurbanización y el reposicionamiento de los parques de oficinas, centros comerciales y otras propiedades subutilizadas.
- Proporcionar incentivos financieros como el Pago en lugar de impuestos para impulsar la producción de viviendas para viviendas a la tasa del mercado y asequibles, especialmente cerca del transporte público y en Comunidades completas.

## Planificar una amplia gama de tipos y tamaños de viviendas para satisfacer diversas necesidades

- Facilitar el desarrollo de varios tipos de vivienda en cada parte del condado, pero especialmente en áreas cercanas al transporte público, el empleo y las oportunidades educativas.
- Apoyar las opciones de vivienda creativas, incluidos los cuartos individuales (single-room occupancy, SRO); tipos de viviendas “intermedias” como casas pequeñas, cabañas, dúplex, múltiplex y edificios de apartamentos pequeños; viviendas compartidas, viviendas conjuntas, viviendas accesorias (accessory dwelling unit, ADU), viviendas sociales y viviendas cooperativas para ayudar a satisfacer las necesidades de vivienda y diversificar las opciones de vivienda.
- Fomentar la provisión de unidades de varias habitaciones adecuadas para hogares con niños en viviendas multifamiliares.
- Integrar a las personas con discapacidades, las personas que hacen la transición de estar sin hogar y los adultos mayores a viviendas accesibles con servicios y comodidades adecuados.



Figura 62: El nuevo crecimiento a lo largo de los principales corredores de transporte pueden proporcionar una variedad de opciones de vivienda y proporcionar múltiples opciones de viaje para conectarse con destinos locales y regionales.

## Promover la diversidad racial y económica y la equidad de viviendas en todos los vecindarios

- Calibrar la aplicabilidad del programa de viviendas a precios moderados (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU) y otros programas de viviendas asequibles para proporcionar unidades reguladas por precios apropiadas para niveles de ingresos que van desde muy asequibles para la fuerza laboral.
- Desarrollar estrategias dirigidas para minimizar la gentrificación y el desplazamiento mientras se promueve la integración y se evita la concentración de pobreza.
- Refinar las herramientas reglamentarias y los incentivos financieros con el objetivo de evitar una pérdida neta del conjunto de viviendas asequibles con tasa de mercado e ingresos restringidos sin generar desincentivos para la construcción de unidades adicionales.
- Identificar y asignar ingresos adicionales para el Fondo de Iniciativa de Vivienda (Housing Initiative Fund, HIF) para satisfacer las necesidades de los hogares de bajos ingresos.
- Expandir los programas existentes diseñados para aumentar el acceso a la propiedad de vivienda, especialmente entre residentes de bajos ingresos, personas de color y adultos jóvenes; crear nuevos programas y entidades como fideicomisos comunitarios de tierras para mantener oportunidades de propiedad de vivienda asequibles a largo plazo.
- Mejorar la recopilación de datos sobre el cambio de vecindario para monitorear y abordar el desplazamiento involuntario, la desinversión y los fenómenos relacionados.





Un suministro sano de viviendas nuevas que sea adecuado para satisfacer las necesidades de los hogares de diferentes tamaños, ingresos, necesidades y preferencias es fundamental para lograr los objetivos clave de Montgomery Prospera:

Primero, aumentar el suministro de nuevas viviendas cerca del transporte público, los empleos y los servicios mejorará la calidad de vida de todos

en el condado, a la vez que ayudará a atraer y a retener la fuerza laboral ampliamente calificada que los empleadores necesitan, lo que hará que el condado sea más competitivo económicamente. La creciente demanda de vecindarios transitables a pie con una mezcla de usos, especialmente cerca del transporte público, está bien documentada. Las viviendas en “lugares urbanos transitables a pie (Walkable Urban Places, WalkUPs)” tiene un precio un 71 por ciento más alto por pie cuadrado que otros

lugares en el área de Washington, lo que refleja tanto el atractivo como la escasez relativa de estos tipos de lugares. Al concentrar más viviendas de diferentes tamaños y tipos cerca de corredores de transporte de alta calidad, podemos proporcionar viviendas que ayudarán a conservar a los trabajadores más productivos del condado, frenar los precios crecientes en los lugares más deseables y mejorar la accesibilidad de los empleos, el transporte y los servicios.

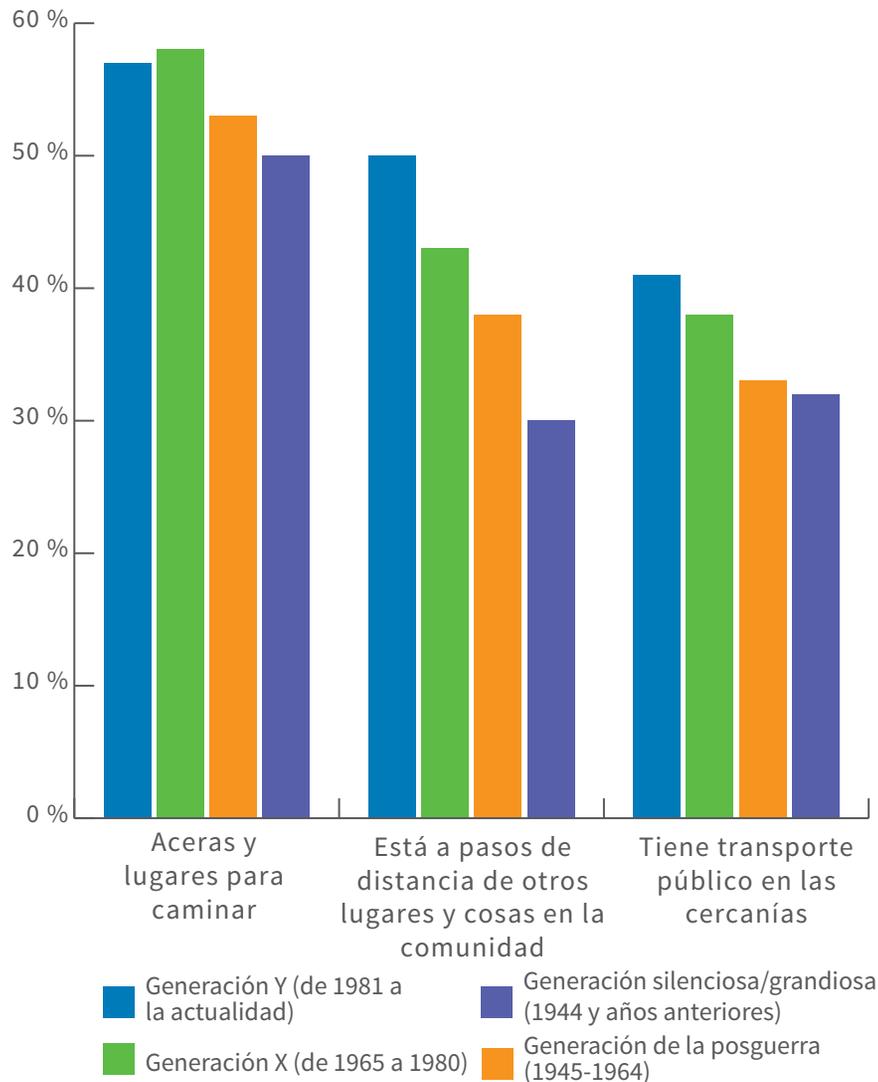


Figura 63: Preferencias para vivir en los EE. UU., 2015

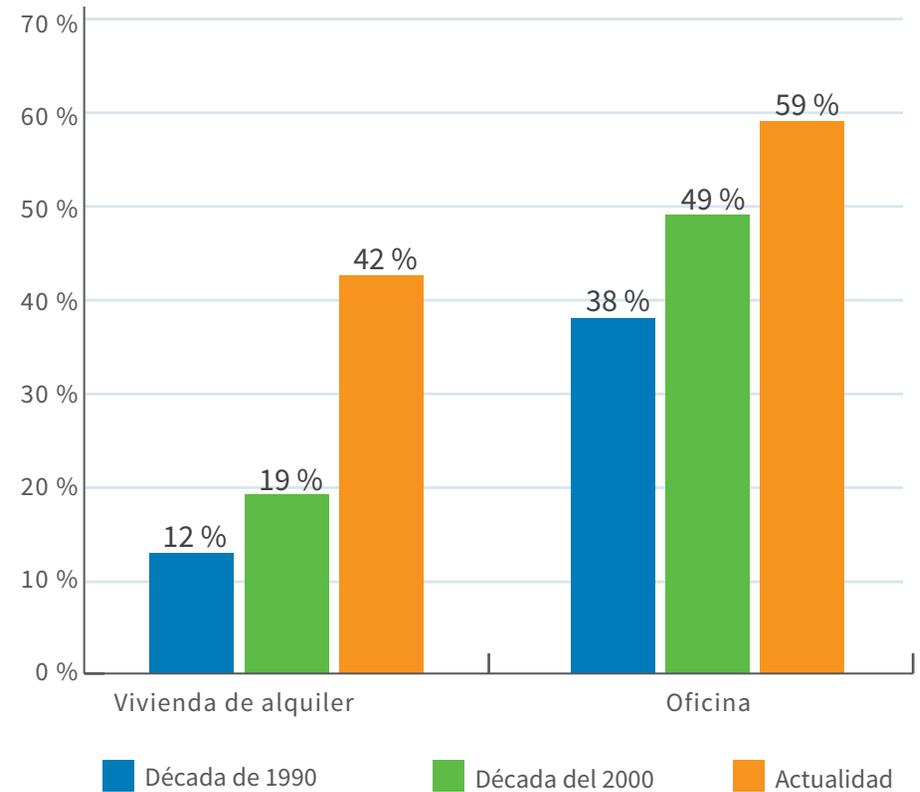


Figura 64: Proporción de construcciones nuevas en lugares urbanos transitables a pie del área de Washington.

En segundo lugar, la construcción de una variedad más amplia de tamaños y tipos de viviendas y un enfoque en la asequibilidad y accesibilidad ayudarán a diversificar la combinación de ingresos en vecindarios de todo el condado, lo que mejorará el acceso a servicios, comodidades e infraestructura para residentes de ingresos bajos y moderados, que son desproporcionadamente personas de color.

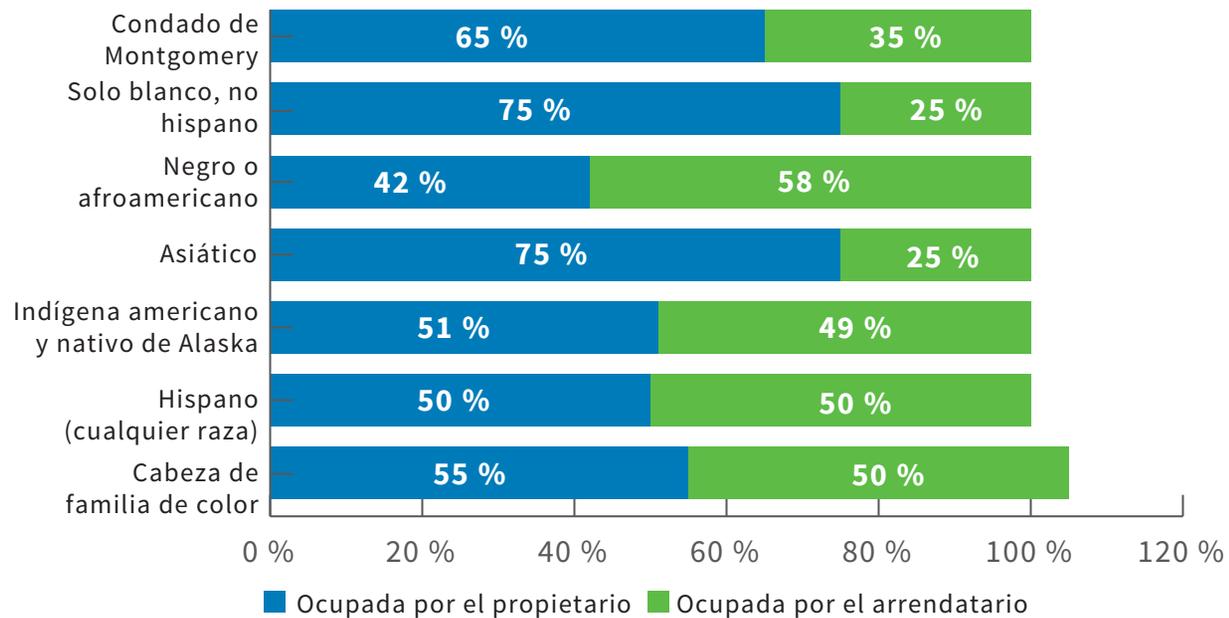


Figura 65: Tasa de propiedad de vivienda por raza, 2017

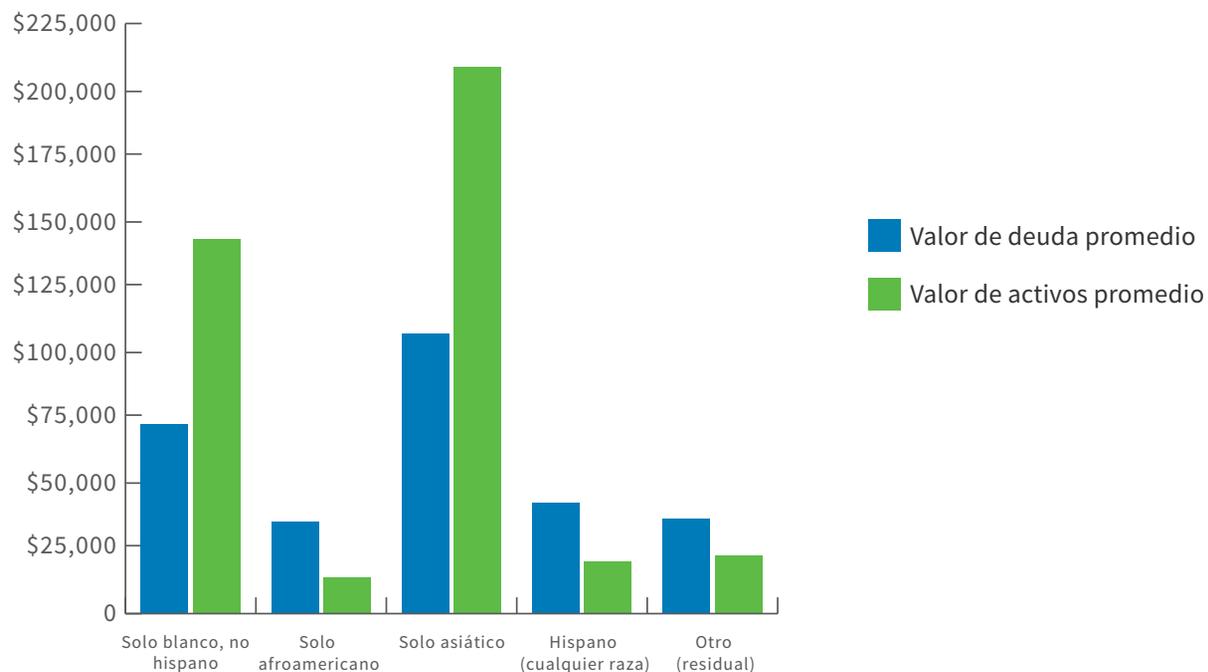


Figura 66: Acumulación de riqueza y deuda por raza, 2016



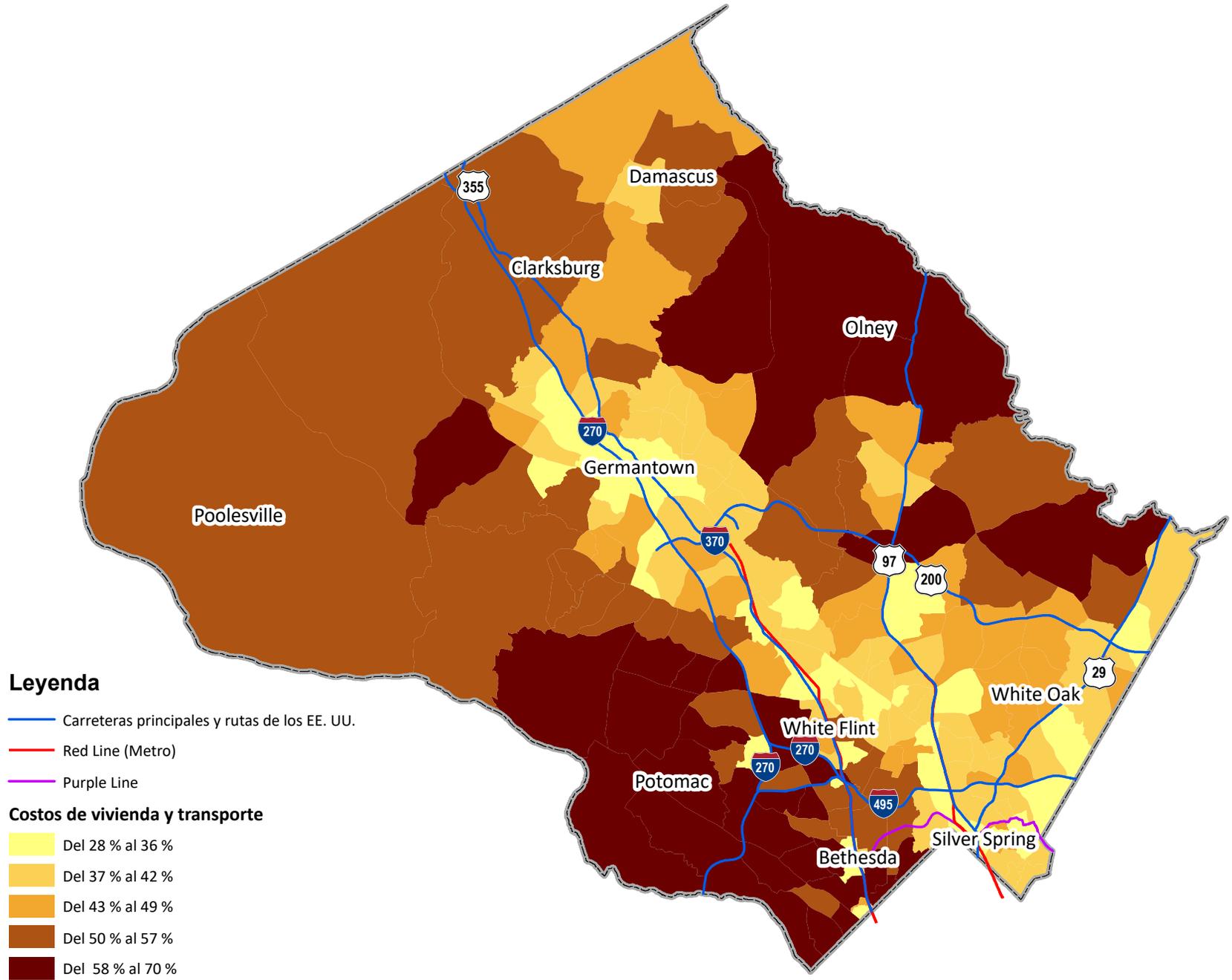


Figura 67: Costo de vivienda y de transporte en el condado de Montgomery, 2017

Agregar más tipos de viviendas “intermedias”, que van de densidades bajas a medias, como viviendas accesorias (accessory dwelling unit, ADU), dúplex, tríplex, cuádruplex, unidades para vivir y trabajar, y viviendas agrupadas, como casas adosadas, viviendas con patios y edificios de apartamentos más pequeños a más vecindarios proporcionará más opciones, mejorará la interacción intergeneracional, promoverán el envejecimiento en el lugar, y desarrollarán el capital social.

Las viviendas intermedias no necesariamente serán “asequibles” en el mismo sentido que las unidades con restricción de precios o ingresos que reciben subsidios públicos o están cubiertas por el programa de viviendas de precio moderado del condado, pero llenarán las brechas cruciales en el mercado de viviendas. Para quienes compran por primera vez y tienen dificultades para ahorrar lo suficiente para un pago inicial en una casa unifamiliar grande, un dúplex o una casa pequeña puede proporcionar un punto de entrada accesible para ser propietario de una vivienda. Para los padres que ya no viven con sus hijos y que desean reducir el tamaño de la vivienda, pero no pueden encontrar una casa más pequeña y menos

costosa en el vecindario donde criaron a su familia, un pequeño edificio de apartamentos o un bungaló con patio podrían ofrecer una alternativa conveniente a mudarse de la zona.

Por supuesto, es muy probable que las viviendas intermedias por su naturaleza sean más asequibles que las viviendas unifamiliares independientes en el mismo vecindario. Esto se debe a que estos tipos de viviendas requieren menos terreno, emplean estructuras de madera relativamente baratas y están diseñadas para las personas que buscan espacios de vida más pequeños y eficientes. Los críticos que argumentan que no vale la pena buscar alternativas menos costosas a las viviendas independientes unifamiliares, a menos que sea seguro que serán asequibles para los hogares de bajos ingresos, no entienden el propósito de una vivienda intermedia. Nuestra comunidad necesita una variedad más amplia de opciones accesibles en todo el espectro de ingresos, tamaños de familia y estilos de vida para hacer que el mercado de viviendas funcione eficazmente para todos nuestros residentes en cada etapa de sus vidas.

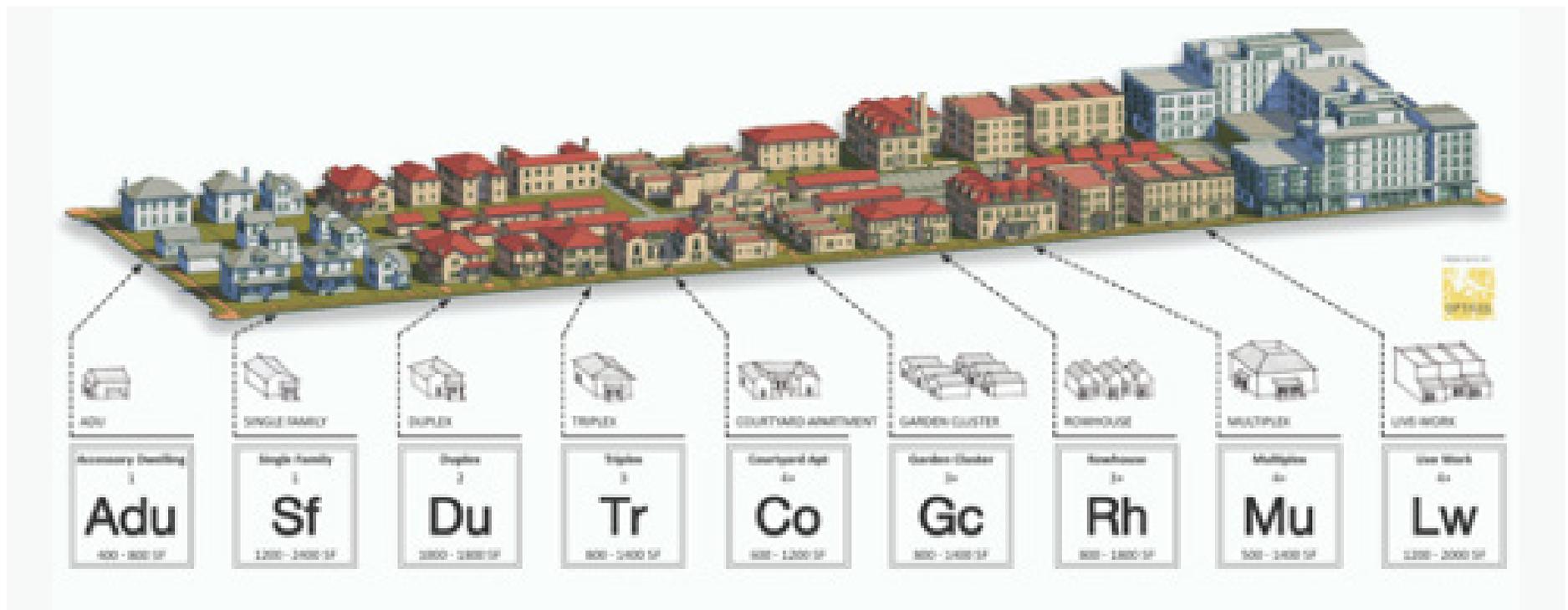


Figura 68: Faltan viviendas intermedias. Crédito fotográfico: Opticos Design



La preservación de unidades asequibles existentes, naturales y reguladas minimizará la gentrificación y el desplazamiento, ya que estas comunidades ven futuras inversiones en infraestructura de transporte público, escuelas y servicios. La construcción de nuevas viviendas asequibles en los vecindarios existentes con muchos servicios ampliará el acceso a la educación de calidad para una gama más amplia de estudiantes, lo que conducirá a escuelas más integradas y ayudará a cerrar la brecha de logros para las personas de color. Con el tiempo, estos esfuerzos minimizarán la segregación de hecho en función de los ingresos entre los distritos escolares y fomentarán una mayor movilidad social. Las viviendas de ingresos mixtos en comunidades con inversiones rezagadas ayudarán a mitigar la concentración de la pobreza y mejorarán el acceso a servicios y oportunidades recreativas para los residentes actuales.

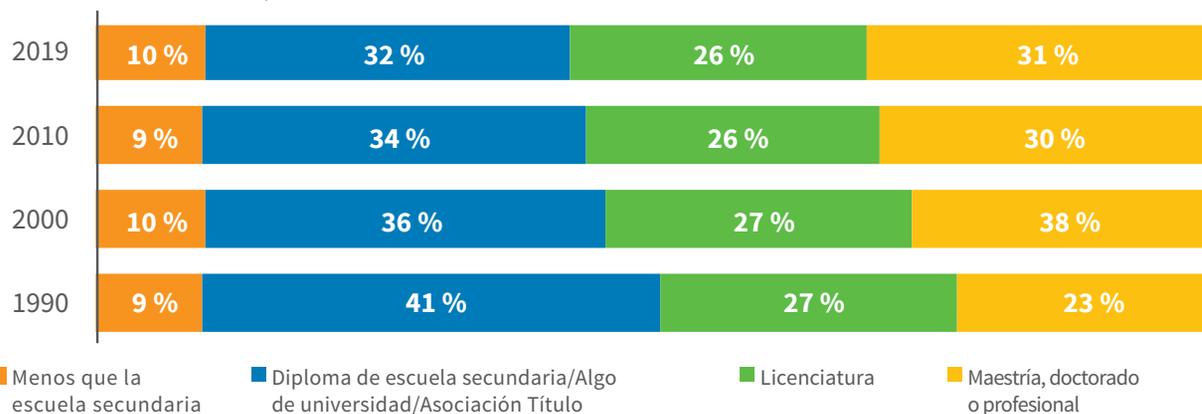


Figura 69: Cambios en el nivel educativo, de 1990 a 2019

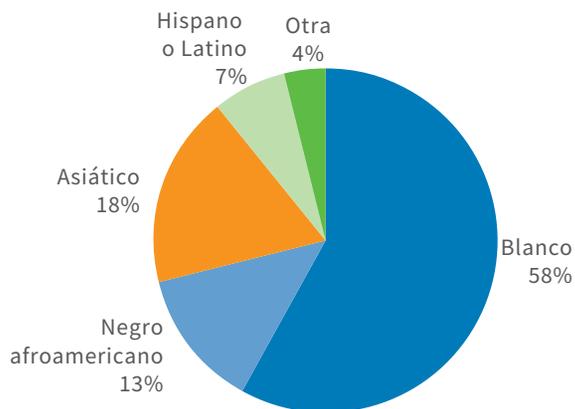


Figura 70: Población del condado de Montgomery de 25 años o más con un título de licenciatura o superior por raza/origen étnico, 2019

En tercer lugar, una gama más amplia de tipos de viviendas, particularmente la inclusión de edificios multifamiliares de escala variable según su ubicación, reforzará los beneficios de las Comunidades completas porque la zonificación residencial flexible permitirá que más personas vivan más cerca del trabajo, aumentará la accesibilidad para peatones de los vecindarios y limitará la huella de desarrollo en el medioambiente. Al permitir residencias más pequeñas y más tipos de edificios multifamiliares, al fomentar el relleno y la reutilización, y al agregar viviendas cerca del transporte público y de los empleos, estas recomendaciones reducirán colectivamente las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorarán otras medidas de salud ambiental.

**Grupo racial o hispano predominante (2019)**

- Blanco predominante (>70 % de la población del tramo)
- Mayoría blanca (50 % a 70 %)
- Afroamericano predominante (>70 %)
- Mayoría afroamericana (50 % a 70 %)
- Mayoría asiática (50 % a 70 %)
- Mayoría hispana (50 % a 70 %)
- Sin grupo predominante (sin grupo con más del 50 %)

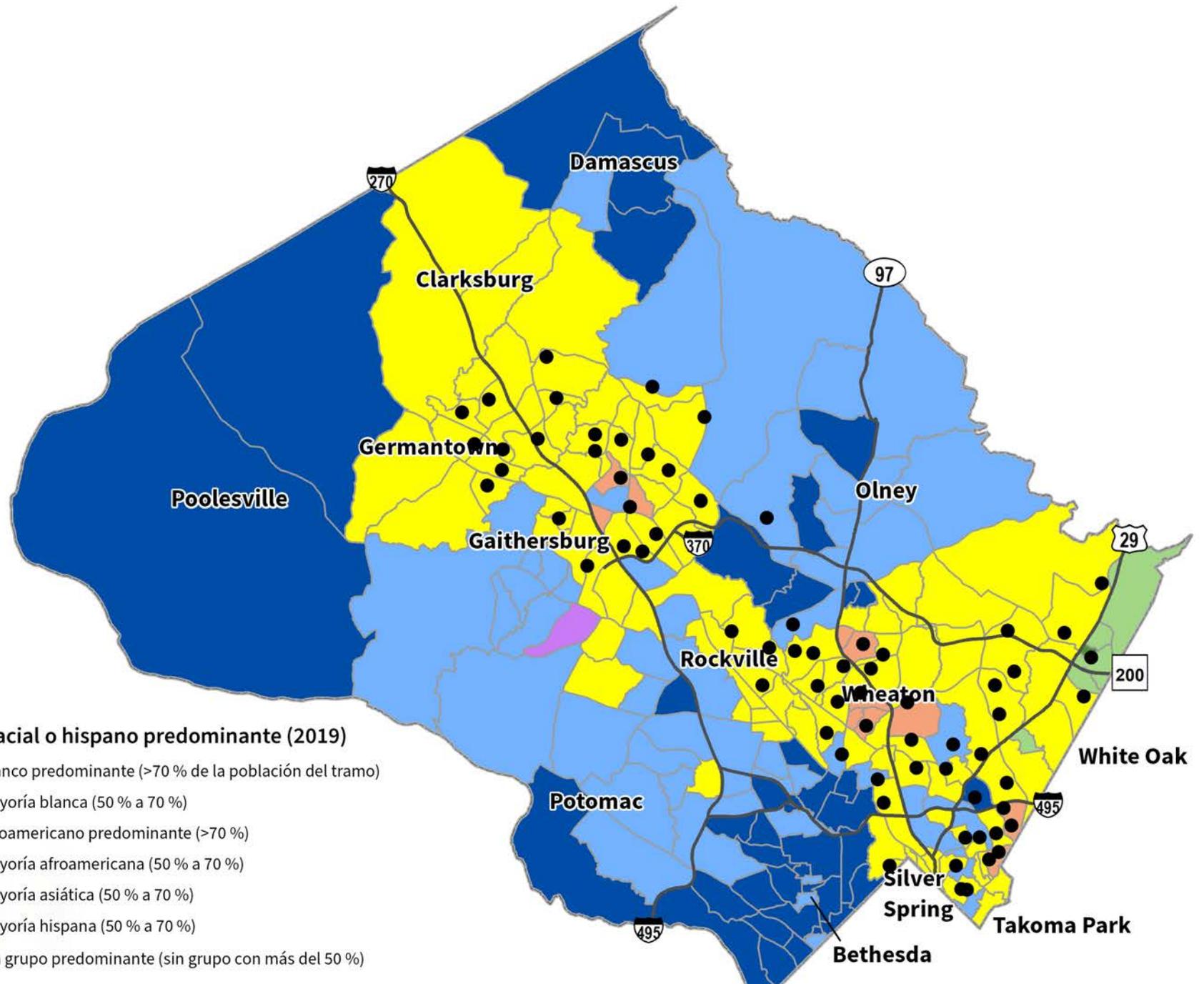


Figura 71: Escuelas primarias con Título I y especializadas y grupos raciales y étnicos predominantes por tramo del censo, 2019

Al evaluar las propuestas relacionadas con el suministro de viviendas, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Tasas de propiedad de vivienda por raza, ingresos y área
- Cantidad y proporción de hogares sobrecargados de costos
- Costos combinados de vivienda y transporte
- Pagos de alquiler y de hipoteca como una fracción del costo de vida
- Cantidad de hogares de bajos ingresos en un tramo del censo (concentración de pobreza)
- Cantidad de hogares de bajos ingresos perdidos en un tramo del censo durante un período de tiempo (desplazamiento)
- Diversidad racial y de ingresos dentro de los vecindarios
- Proporción de unidades habitacionales cerca de rutas de transporte público y centros de trabajo
- Cantidad de permisos de construcción emitidos para unidades residenciales, en general y por área del condado
- Cantidad de unidades asequibles por tipo, en general y por área del condado
- Viviendas asequibles de origen natural conservadas, en general y por área del condado
- Cantidad de residentes sin hogar
- Proporción de unidades de vivienda intermedia y unidades en edificios multifamiliares
- Rango de precios de las viviendas
- Emisiones de gases de efecto invernadero de edificios residenciales y transporte per cápita





8309-8337



# PARQUES Y RECREACIÓN

PARA UNA COMUNIDAD CADA VEZ  
MÁS URBANA Y DIVERSA: ACTIVA  
AND SOCIAL



El condado de Montgomery ha sido durante mucho tiempo líder en adoptar políticas progresistas para la preservación de tierras para parques, recreación, agricultura y conservación de recursos. El M-NCPPC ha ganado la Medalla de Oro de la Asociación Nacional de Recreación y Parques por el mejor sistema de parques grandes del país un récord de seis veces. Sin embargo, al igual que otros aspectos de la planificación, el éxito de nuestro enfoque hacia los parques, la recreación y el espacio abierto debe continuar evolucionando para satisfacer las necesidades cambiantes.



## La historia del Departamento de Parques hace un seguimiento minucioso de las maneras en que los suburbios estadounidenses, y las actitudes, los estilos de vida y los valores de sus residentes, han cambiado:

- En las décadas de 1920 y 1930, los desarrolladores de las primeras subdivisiones del condado dedicaron las planicies de inundación del valle de arroyos a la M-NCPPC. Los parques resultantes ayudaron a comercializar estas subdivisiones y proporcionaron un lugar para la infraestructura de agua y alcantarillado junto con las autovías para conducir a gusto.
- En los primeros años de la posguerra, el papel del condado de Montgomery como una comunidad dormitorio para una ciudad capital en crecimiento aumentó la demanda de recreación organizada en edificios de actividades en parques, campos de béisbol y canchas de tenis. El patrón de desarrollo a lo largo de estas primeras décadas de la historia del Departamento de Parques se caracterizó por subdivisiones de viviendas unifamiliares con patios traseros agrupados por residentes con ingresos y estructura social similares y diseñados con la suposición de que los residentes podrían, y deberían conducir hasta los principales servicios.
- Para las décadas de 1960 y 1970, la influencia del movimiento ambiental, en parte desatado por Rachel Carson de Silver Spring, llevó al sistema de parques a dedicar más atención a la administración de recursos. En las décadas de 1980 y 1990, se incorporó el “crecimiento inteligente” y una mayor apreciación de los beneficios de una forma compacta de desarrollo, con la adquisición de parques y la Reserva Agrícola como parte de un enfoque integral de la política de conservación de la tierra como una herramienta para proteger el medioambiente y desalentar la dispersión.
- A principios del siglo XXI, el deseo de revitalizar los distritos comerciales centrales llevó al Departamento de Parques a planificar y construir más parques urbanos, inicialmente como “reservas” para proteger los vecindarios unifamiliares colindantes de tipos de desarrollo más intensivos, o simplemente diferentes, como edificios de apartamentos, casas adosadas o usos comerciales.

# Cronograma de parques del condado de Montgomery de 1930 a 2010

## Década de 1930-1940



Stream Valley Parks  
Protección del agua

## Década de 1950-1960



Parques regionales  
y campos atléticos

## Década de 1970



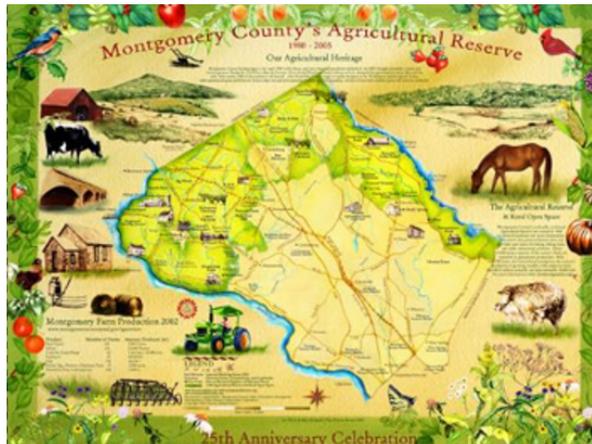
Parques del vecindario

## Década de 1960-1970



Conciencia ambiental

## Década de 1980-1990



Crecimiento inteligente  
Preservación del espacio abierto

## Década de 2000-2010



Escasez de parques urbanos

El Departamento de Parques ha logrado una merecida reputación por la administración ambiental, y ha progresado en la provisión de una gama más amplia de oportunidades recreativas, como el cricket, para satisfacer las necesidades de una población más culturalmente diversa. Sin embargo, tiene margen para mejorar:

- Nuestras áreas de mayor densidad están lejos de lugares donde existe la mayor superficie de parques en el condado, y faltan alternativas para acceder a dichos parques aparte de ir en automóvil.
- Muchos parques orientados a la conservación carecen de senderos y son inaccesibles para los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, lo que limita su disponibilidad al público en general.
- Los parques concebidos como reservas a menudo actúan como separadores en lugar de reunir a las personas.
- Los estándares de las instalaciones del parque y las estrategias de adquisición concebidas durante un período de expansión de los terrenos no urbanizados son incompatibles con el desarrollo de rellenos y la reutilización adaptativa de los sitios.

Mientras tanto, el papel de la conservación y la administración de la tierra para abordar los objetivos de sostenibilidad ambiental del condado es más importante que nunca. La reurbanización y el relleno reducirán el impacto ambiental del crecimiento futuro al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y ayudarán a revertir el daño del desarrollo anterior al incorporar características modernas



de gestión de aguas pluviales de última generación. No obstante, el rendimiento ambiental de la infraestructura ecológica en tierras públicas debe mejorarse para optimizar la calidad del agua, limitar el daño a la propiedad y la erosión por las inundaciones, y agregar árboles y superficie forestal.

### **Además de mantener su rol de liderazgo en la gestión ambiental, el Departamento de Parques debe continuar asumiendo nuevos roles:**

- Brindar servicios a los residentes de las zonas céntricas, los centros de ciudad y otras áreas desarrolladas intensamente
- Enfocarse en el compromiso social y la construcción de la comunidad como un rol central de los parques y la recreación
- Fomentar la actividad física vigorosa para personas de todas las edades, capacidades y culturas

Durante las próximas décadas, nuestro desafío es adquirir, desarrollar y programar parques, recreación y espacios públicos de propiedad privada que proporcionen una variedad de oportunidades de recreación activa y construcción comunitaria en las partes más desarrolladas del condado, mientras se siguen aplicando prácticas de administración ambiental sólidas a las tierras públicas.

Para maximizar las contribuciones de los parques y la recreación hacia la creación de comunidades sólidas con valor duradero, el condado seguirá las siguientes políticas y prácticas:

### Enfocarse en la creación de parques urbanos de alta calidad

- Priorizar la adquisición de tierras para parques en centros urbanos y otros lugares muy desarrollados a lo largo de corredores de crecimiento y en Comunidades completas, y utilizar el compromiso CIP de espacio urbano heredado y el Plan maestro funcional de espacios públicos energizados (Plan de EPS) como punto de partida.
- Ofrecer programas en parques urbanos para fomentar el uso, extender el tiempo que se pasa en los parques y hacer que estos espacios sean centros de actividad.

- Implementar el Plan de EPS para garantizar que las partes densamente pobladas del condado disfruten de un acceso transitable a pie a una amplia gama de parques.
- Integrar los espacios públicos de propiedad privada (privately-owned public spaces, POPS) con el sistema de parques/recreación para complementar los espacios de reunión y las instalaciones deportivas de propiedad pública y administradas por el público, y utilizar una gama de enfoques de propiedad y gestión para los espacios públicos.
- Coordinar el uso de la tierra y la planificación del parque para garantizar que las Comunidades completas tengan acceso a una variedad de tipos de parques a través de una combinación de instalaciones públicas y privadas.



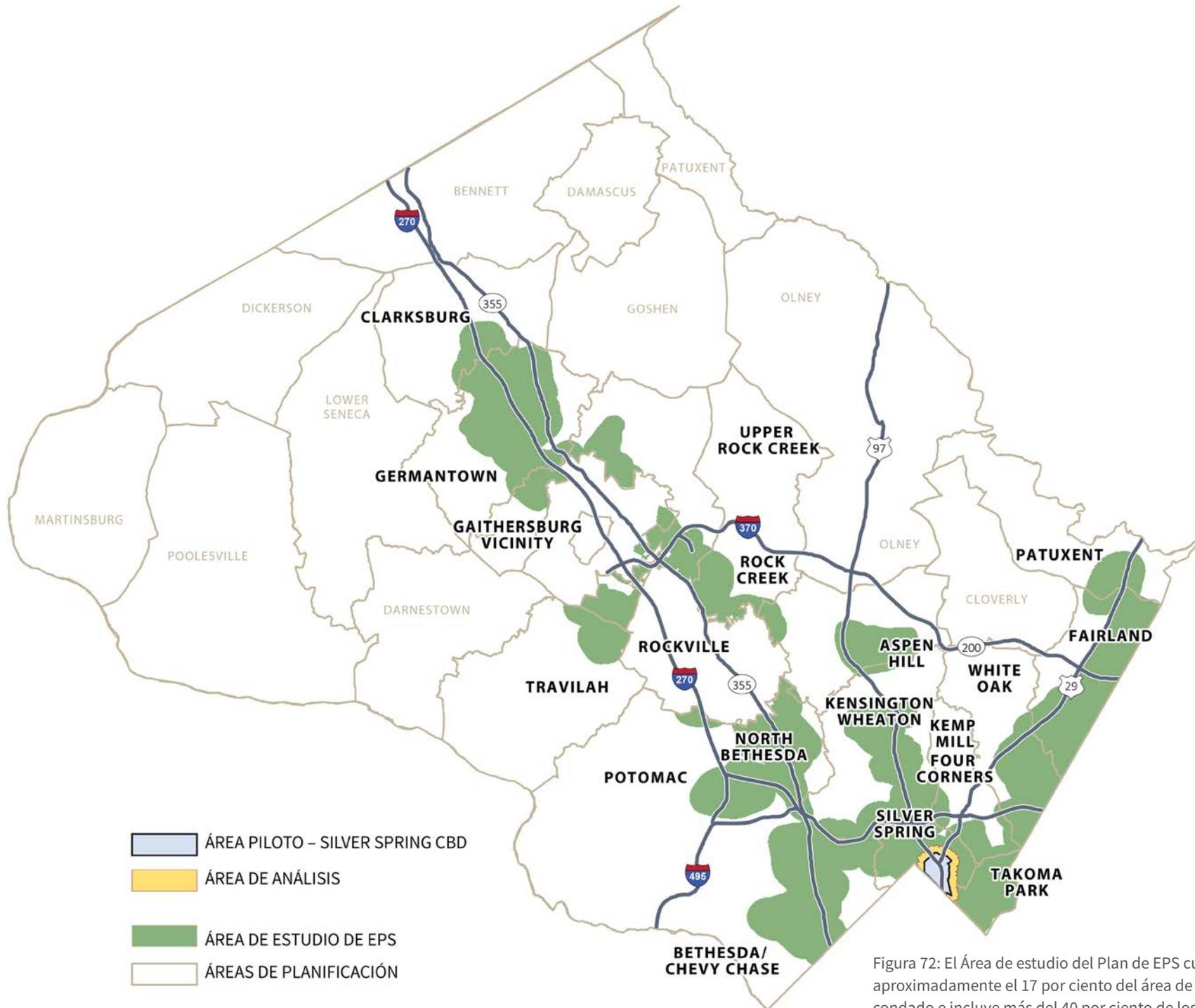


Figura 72: El Área de estudio del Plan de EPS cubre aproximadamente el 17 por ciento del área de tierra del condado e incluye más del 40 por ciento de los residentes del condado y más del 60 por ciento de sus empleos.

## Usar parques y programas/instalaciones recreativas para promover estilos de vida activos

- Incluir la recreación activa como un elemento integral en la planificación y el diseño del parque.
- Fomentar la recreación activa como un componente clave de POPS en todas las partes del condado.
- Proporcionar instalaciones y programas de parques/recreación diseñados para alentar a los residentes de todas las edades/culturas a participar en actividades físicas vigorosas.
- Integrar los senderos y caminos del parque en la planificación del transporte y usarlos mejor para conectar a los residentes con los empleos y los centros de actividad.



Los datos de los CDC de 2019 indican que solo el 14.6-20.5 % de los adolescentes de Maryland (grados 9 a 12) logran una hora o más de actividad física moderada o vigorosa diaria.

Los datos de encuestas recientes muestran que el porcentaje de niños menores de 12 años que practicaban deportes de equipo “regularmente” ha disminuido en los últimos años, del 42 % en el 2011 al 38 % en el 2018.



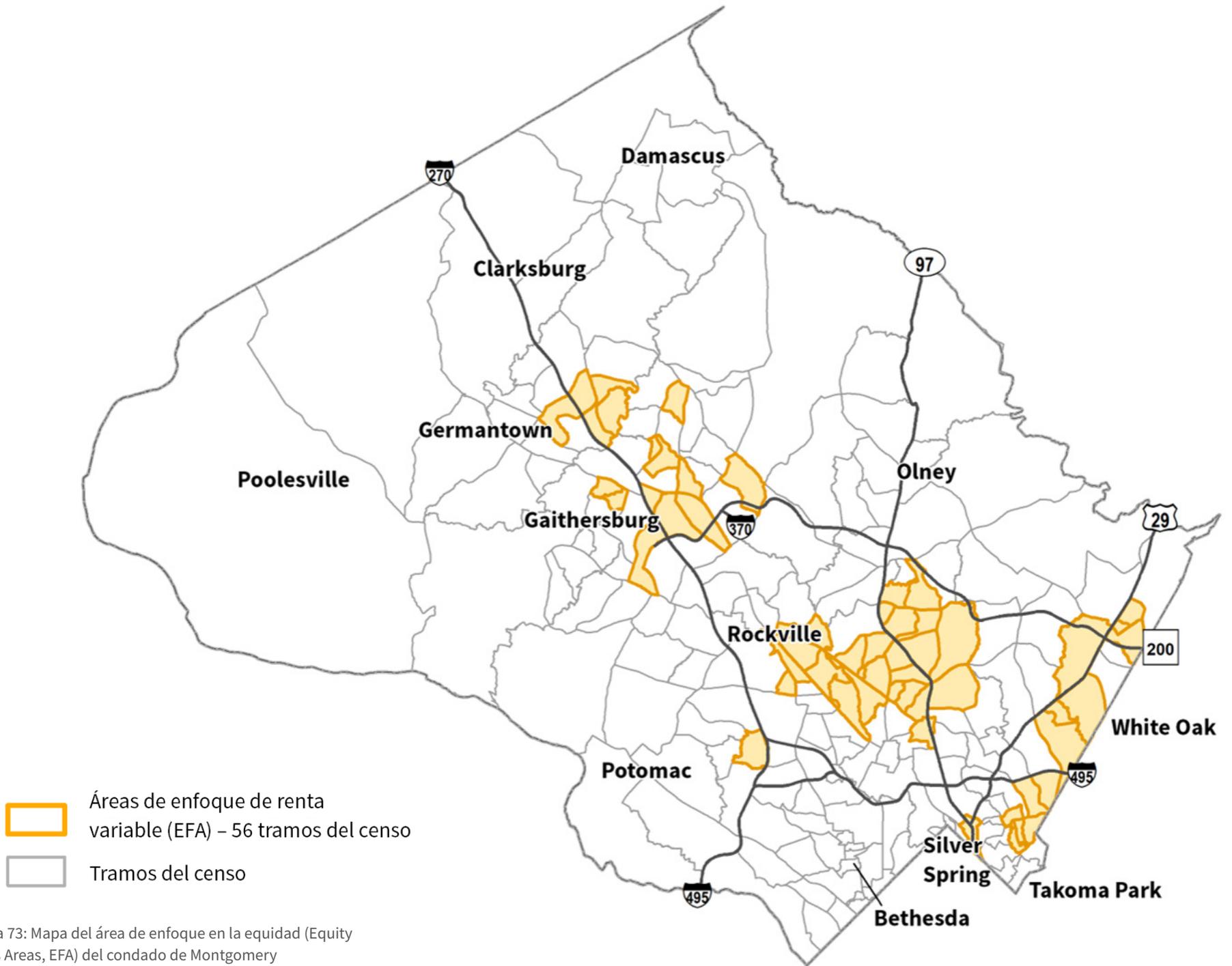


Figura 73: Mapa del área de enfoque en la equidad (Equity Focus Areas, EFA) del condado de Montgomery

## Asegurar que los parques y las oportunidades de recreación sean accesibles y distribuidos equitativamente

- Modificar el área de estudio del Plan de EPS para incorporar un análisis más refinado de la equidad en su metodología.
- Utilizar medidas de equidad en el desarrollo de presupuestos de capital para instalaciones de parques y recreación.
- Recopilar datos sobre las barreras para la participación en los programas de parques y recreación, y abordar estas cuestiones.
- Mejorar la accesibilidad de las instalaciones recreativas y de parques a través de la caminata, el ciclismo y el transporte.

## Hacer de la conexión social un objetivo central para los parques y la recreación

- Diseñar parques, recreación e infraestructura y servicios relacionados en torno a la construcción de una comunidad, y crear oportunidades para la interacción y hacer de los parques y de los servicios recreativos un elemento central de las Comunidades completas.
- Conectar vecindarios y personas a parques con una red de senderos de primera categoría.
- Incluir alimentos/bebidas en la planificación y la programación de parques e instalaciones recreativas.
- Proporcionar servicios de parque que atraigan a los visitantes con diferentes intereses/habilidades físicas.

**Actualizar los estándares de las instalaciones de parques y las estrategias de adquisición para alinearse con el desarrollo del relleno y la reutilización adaptativa. Coordinar con las agencias del condado para fomentar el alojamiento simultáneo de múltiples necesidades, incluidas la recreación, la educación, la construcción de la comunidad y la administración de recursos, a través de la colocación, la reutilización adaptativa, la programación conjunta y otras formas de usos combinados o compartidos de la tierra pública, los edificios y la infraestructura relacionada.**





## Mantener altos estándares de administración ambiental en la gestión y las operaciones de parques

- Reafirmar el compromiso del Departamento de Parques con la conservación de recursos, la administración y las prácticas de sostenibilidad, como proyectos innovadores de restauración de hábitats y arroyos.
- Adquirir tierras adicionales de manera selectiva cuando sea necesario para proteger los recursos naturales sensibles, mejorar la calidad del agua, aumentar la superficie forestal, mejorar los corredores de vida silvestre, frenar las especies invasivas y alcanzar otros objetivos ambientales.
- Crear un plan de resiliencia para mejorar la capacidad de las instalaciones de parques y recreación y los recursos naturales para soportar los efectos del cambio climático.

**Integrar parques/la recreación/espacios públicos en estrategias de desarrollo económico y planificación del uso de la tierra para atraer a empleadores y trabajadores, desarrollar conexiones sociales, fomentar estilos de vida saludables y crear lugares activos, especialmente como parte de Comunidades completas.**

Estas políticas fortalecerán el papel de los parques y de la recreación en la competitividad económica, la equidad racial, la sostenibilidad ambiental y una comunidad activa y saludable para todos.

Los lugares de primera categoría requieren parques, recreación y actividades culturales de primera categoría. Por ejemplo, Central Park en Nueva York, Golden Gate Park en San Francisco, Millennium Park en Chicago o Hyde Park en Londres y la importancia de los grandes parques urbanos se vuelve clara. Los parques son esenciales para crear lugares activos y económicamente competitivos. De hecho, los parques y los servicios que ofrecen se citan regularmente como uno de los factores más importantes que influyen en las decisiones de las empresas sobre dónde reubicarse o expandirse.

Múltiples estudios académicos han demostrado que los parques aumentan los valores de las propiedades adyacentes del 5 al 20 por ciento, y proporcionan incentivos para que los propietarios contribuyan a la creación de parques públicos o para construir POPS como parte de sus proyectos de desarrollo. Estos datos también muestran que la inversión financiada por los contribuyentes en parques y programas y servicios relacionados ofrecen sólidos rendimientos económicos de la inversión para el público.



La calidad y la accesibilidad de los parques urbanos son componentes básicos de la equidad en la prestación de servicios públicos. Los parques son tan esenciales para que una comunidad sea deseable y saludable, que asegurar la equidad en las decisiones sobre qué tierra se adquiere para los parques en qué parte del condado y cómo se utiliza esa tierra es esencial para lograr nuestros objetivos de justicia racial y socioeconómica.

El Departamento de Parques ha hecho grandes avances en los últimos años en la incorporación de medidas cuantitativas de equidad en sus recomendaciones de presupuesto de capital, y este enfoque debe ampliarse para incluir el análisis de programas e instalaciones dirigidos por otras agencias, como las Escuelas Públicas del Condado de Montgomery, el Departamento de Recreación y el Departamento de Bibliotecas.



Por supuesto, los parques también desempeñan un papel importante en la sostenibilidad ambiental. El cambio climático ha dado como resultado una mayor frecuencia, intensidad o duración de incendios, inundaciones y lluvias, sequías, eventos eólicos y temperaturas extremas. Esta rápida desestabilización de los patrones climáticos pone en peligro la estabilidad ecológica de casi todas las comunidades globales. Los parques y las áreas naturales ayudan a abordar los efectos del cambio climático y mejoran la resiliencia ambiental. La restauración de arroyos y los proyectos de gestión de aguas pluviales en parques protegen contra inundaciones y mejoran la calidad del agua. Los parques proporcionan corredores de vida silvestre que pueden representar cambios en los patrones de hábitat. Las copas de los árboles urbanos mitigan la contaminación térmica, ayudan a limitar el efecto de isla de calor del desarrollo intenso, filtran contaminantes y absorben el carbono. La restauración de hábitats proporciona a la vida silvestre un terreno natural, reduce el conflicto entre la vida silvestre y humana y mejora el rendimiento general del ecosistema. Estos beneficios para el entorno natural son especialmente importantes en partes del condado que no han sido los beneficiarios de altos niveles de inversión pública y privada.



Figura 74: Arroyo Evans Parkway antes y después de la restauración



Los parques bien diseñados y ubicados son una de las formas más directas de establecer un claro sentido de pertenencia. Invitan a personas de todas las edades, culturas, ingresos e intereses a reunirse e interactuar de maneras que no se logran en ningún otro lugar o contexto. No solo fomentan la conexión social, sino que con niveles saludables de participación cívica y cohesión social, pueden actuar como centros comunitarios y puntos focales para la respuesta y la recuperación durante desastres naturales y otras emergencias.

Los parques y la recreación también son vitales para mejorar los resultados de salud para todos nuestros residentes. Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (Centers for Disease Control and Prevention, CDC), más del 60 por ciento de los adultos estadounidenses no realizan la cantidad recomendada de actividad, y aproximadamente el 25 por ciento de los adultos estadounidenses no están activos en absoluto. Debido a que el 90 por ciento de las experiencias al aire libre ocurren cerca de casa, los parques, particularmente en áreas urbanas, desempeñan un papel importante en

la recreación al aire libre. Los senderos, por ejemplo, son una excelente manera de motivar a las personas a explorar espacios públicos y nuevas partes del condado, exponer a los residentes a diferentes vecindarios y fomentar el ejercicio y los estilos de vida saludables. Del mismo modo, los jardines comunitarios ayudan a reducir el impacto de los desiertos alimenticios en áreas de bajos ingresos, fomentan la actividad física y la interacción social, y brindan a los residentes que no tienen patios acceso a alimentos nutritivos que contribuyen a un estilo de vida saludable. El acceso a oportunidades de actividad física intensa es especialmente importante para mejorar los resultados de salud y la calidad de vida de las personas de color que sufren tasas más altas de diabetes, presión arterial alta y obesidad.

Al evaluar las propuestas relacionadas con los parques y la recreación, y al medir el éxito o el fracaso de los enfoques recomendados en este plan, las medidas relevantes pueden incluir las siguientes:

- Cantidad de parques urbanos: Hacia arriba
- Millas de arroyos restaurados y esorrentía de aguas pluviales tratada: Hacia arriba
- Obesidad infantil: Hacia abajo
- Calidad del agua corriente: Hacia arriba
- Cubierta arbórea urbana: Hacia arriba
- Millas adicionales de senderos construidos: Hacia arriba
- Participación en actividad física intensa: Hacia arriba
- Patrocinio/participación en parques y recreación por raza/origen étnico, idioma hablado y edad: Hacia arriba
- Premios y otro reconocimiento de excelencia en parques y senderos urbanos: Hacia arriba
- Patrocinio en reuniones comunitarias: Hacia arriba
- Proporción de población a 15 minutos a pie de tres parques: Hacia arriba

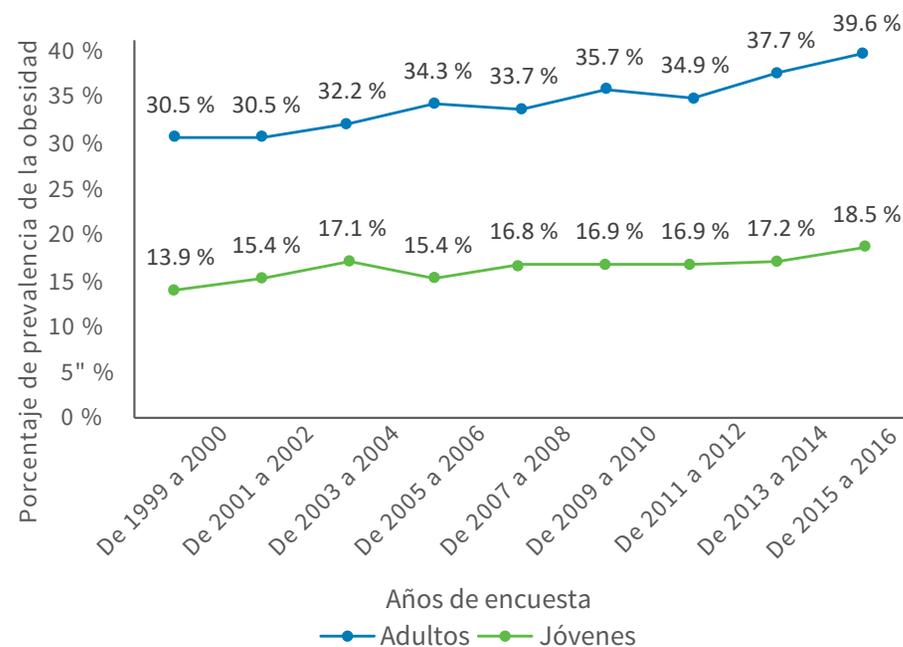


Figura 75: Tendencias en la prevalencia de la obesidad entre adultos mayores de 20 años (ajustado por edad) y jóvenes (de 2 a 19 años) en los EE. UU., de 1999 a 2016

An aerial photograph of a large residential development, likely a university town, featuring numerous multi-story brick and stone buildings with dormer windows. The buildings are arranged in a grid-like pattern on a hillside. In the foreground, there is a stone retaining wall and a parking lot. A large, semi-transparent teal graphic element, consisting of two overlapping diagonal shapes, is positioned on the left side of the image. The word "CONCLUSIÓN" is written in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the image, partially overlapping the teal graphic and the buildings.

# CONCLUSIÓN



Montgomery Prospera 2050 establece un marco para responder a los cambios económicos, demográficos, sociales y medioambientales de manera que se basen en lecciones duraderas sobre lo que ha hecho que los lugares tengan éxito en el pasado, al tiempo que se adaptan a circunstancias imprevistas. Por ello, el plan enfatiza los conceptos básicos de la forma compacta, la diversidad de los tipos de edificios y el diseño, y la infraestructura de transporte complementaria, en lugar de intentar predecir el ritmo y la dirección de la innovación tecnológica o las consecuencias de los eventos catastróficos, ya sean naturales o causados por el hombre, cuyos efectos a largo plazo son imposibles de pronosticar con certeza.

Este plan busca garantizar que estemos preparados para enfrentar múltiples futuros posibles. Por lo tanto, este documento es una guía, no una lista exhaustiva de recetas. No aborda todos los temas relevantes para nuestro futuro, pero proporciona una dirección sólida para las decisiones sobre el uso de la tierra, el transporte y los problemas relacionados dentro de la capacidad de influencia del gobierno local.

### Cooperación entre los sectores público y privado en la implementación

Las políticas y las acciones propuestas dentro de Montgomery Prospera 2050 se centran principalmente en temas que dependen de los Departamentos de Planificación y Parques. Sin embargo, la implementación completa de sus recomendaciones requerirá la cooperación de muchos otros organismos gubernamentales. Por ejemplo, la actualización del código de zonificación requerirá la coordinación con

el Departamento de Servicios de Permisos, mientras que los cambios en las normas de diseño de calles requerirán la coordinación con el Departamento de Transporte y la Administración Estatal de Autopistas. Agencias como el Consejo de Artes y Humanidades estarán a cargo de crear un nuevo plan cultural, y el Departamento de Recreación, que trabaja con el Departamento de Parques, ayudará a ampliar las oportunidades de actividad física.





El desarrollo impulsado por el mercado desempeñará un papel importante en la implementación de Montgomery Próspera 2050. Vamos a emprender una ambiciosa iniciativa en una era de intensa competencia y perturbación en el sector privado y que reduce la capacidad fiscal de las entidades gubernamentales en todos los niveles. Para implementar con éxito estas ideas audaces, necesitaremos alinear estratégicamente las inversiones públicas y privadas para maximizar sus beneficios a largo plazo para el condado. El crecimiento futuro estará centrado en una huella compacta a través de proyectos de bienes raíces dirigidos por el sector privado. El relleno y la reurbanización a lo largo de los corredores principales crearán una red de calles más completa y se sumarán espacios de reunión que complementan los parques de propiedad pública. Los propietarios de

viviendas modernizarán edificios obsoletos para nuevos usos y mejorarán el desempeño ambiental al redistribuir los estacionamientos de superficie e incorporar la gestión de aguas pluviales. La inversión privada en diversos tipos de viviendas y vecindarios que sirven a tiendas minoristas aportará los servicios faltantes y llevará a más Comunidades completas.

### **Pasar de los planes a la acción**

Para iniciar el proceso de implementación de las ideas de Montgomery Próspera 2050, se ha creado un “Documento de acciones” independiente que cubre tareas a corto, mediano y largo plazo para implementar las políticas propuestas en este plan. El Documento de acciones ayudará a dirigir el programa de trabajo para los Departamentos de Planificación y Parques y guiará a otras agencias

gubernamentales. No debe considerarse exhaustivo y debe actualizarse regularmente. Cubre lo siguiente:

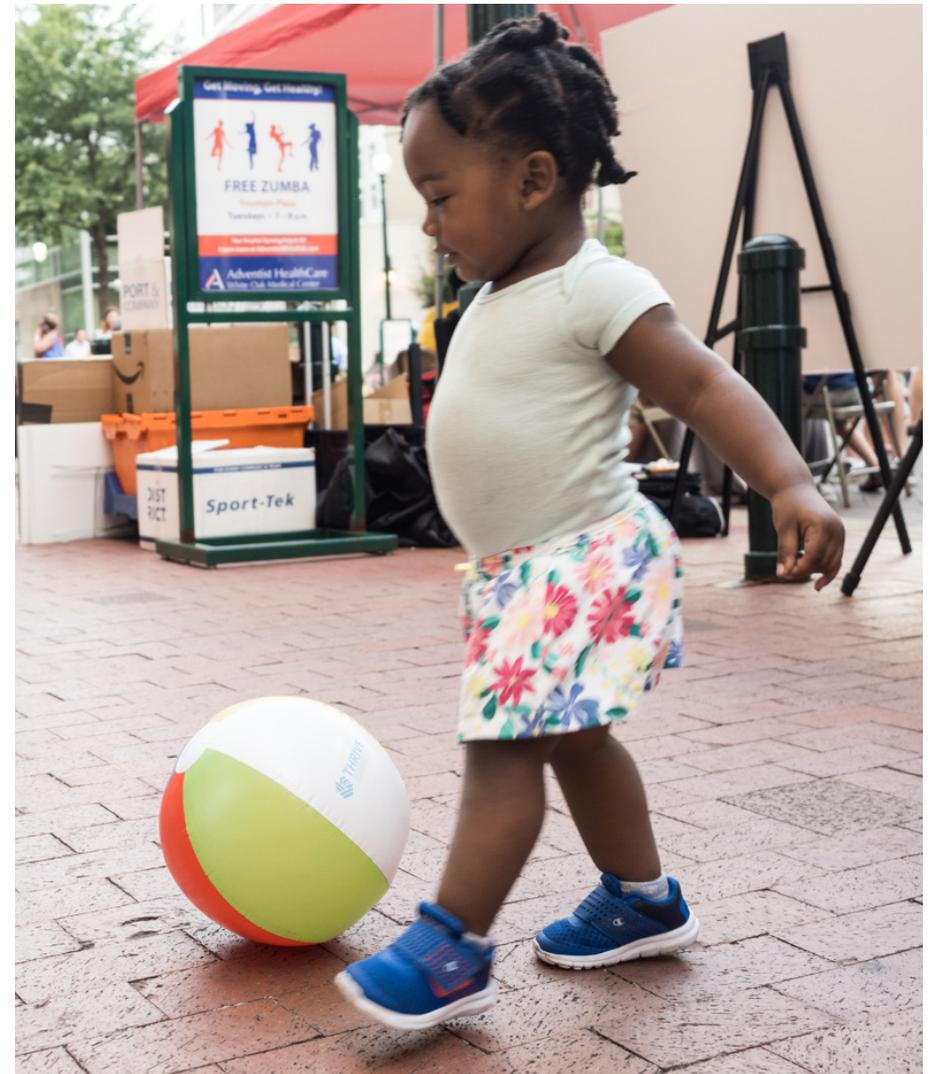
- revisiones de las políticas, regulaciones o programas existentes;
- estudios y nuevos planes maestros, funcionales o de instalaciones para profundizar en los temas abordados en las políticas, recopilar y analizar datos, e identificar estrategias detalladas para la toma de decisiones y la implementación;
- desarrollo de herramientas y plantillas para respaldar la planificación maestra, la revisión reglamentaria y otros procesos de planificación; y
- cambios en la gobernanza y las prácticas de la agencia que determinan cómo se toman las decisiones.

En el camino, el condado sin duda encontrará problemas que este plan no anticipa. Los indicadores enumerados a continuación, junto con las métricas más detalladas enumeradas en los capítulos anteriores, están destinados a guiar cómo se deben evaluar estos tipos de problemas y posibles respuestas y permitir evaluaciones periódicas del progreso para informar prioridades y establecer objetivos a corto plazo:

- Rendimiento económico y competitividad
- Crecimiento de salarios y empleos
- Formación de nuevas empresas
- Producción económica per cápita
- Actividad física y salud pública
- Equidad racial e inclusión social
- Integración racial y económica de vecindarios y escuelas
- Medidas de capital social, compromiso cívico y confianza comunitaria
- Resultados de vida equitativos para todas las razas, ingresos, edad, sexo, etc.
- Sostenibilidad y resiliencia ambiental
- Emisiones de gases de efecto invernadero
- Millas recorridas del vehículo
- Calidad del agua y el aire

El Programa de mejora de capital (Capital Improvement Program, CIP) del condado debe alinearse con las recomendaciones de Montgomery Próspera 2050 a fin de crear las condiciones para atraer el desarrollo privado a través de la provisión de transporte público, aceras y una red de calles transitables a pie, grandes parques urbanos y escuelas de alto rendimiento e integradas racialmente. La combinación de dichas inversiones públicas y privadas es la estrategia a largo plazo más confiable para expandir la base fiscal del condado al atraer trabajadores a las Comunidades completas de alta calidad, lo que a su vez atraerá

a empresas y empleadores a ubicarse aquí para estar más cerca de una fuerza laboral ampliamente calificada. Los cargos por impacto del desarrollo privado ayudarán a financiar la prestación de servicios públicos específicos, pero se necesitarán nuevas fuentes de financiamiento como el financiamiento de incrementos fiscales, la captura de valor del terreno y otros mecanismos junto con un uso más eficaz de los activos del condado, como la tierra pública y el derecho de paso.



# ¿QUÉ PUEDE LOGRAR MONTGOMERY PROSPERA 2050 O CUALQUIER PLAN?

Los planificadores tienen influencia sobre el desarrollo físico de las comunidades donde trabajan, pero su poder es limitado. No tienen la experiencia, los recursos ni la autoridad para controlar decisiones que no estén directamente relacionadas con el desarrollo de bienes raíces, la infraestructura de transporte o la administración de parques. La regulación del uso de la tierra puede prevenir o imponer condiciones en el desarrollo inmobiliario, pero no puede obligar al propietario de una propiedad a construir sobre ella. Las agencias de planificación pueden ayudar a otros organismos gubernamentales a identificar problemas y sugerir soluciones, pero generalmente no controlan las decisiones presupuestarias relacionadas con la infraestructura o los servicios públicos.

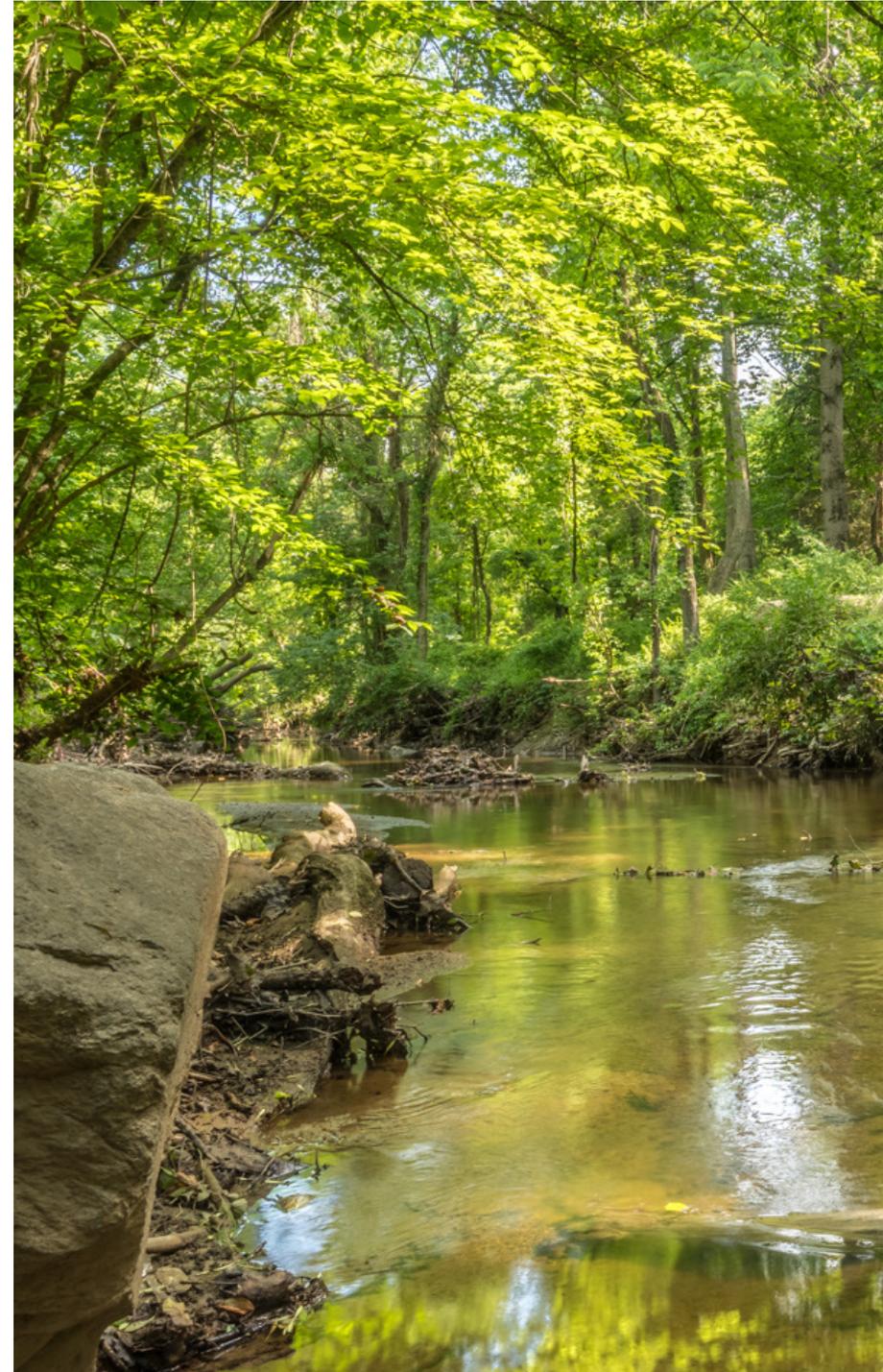
Entonces, ¿cuál es la función (y el valor) de la planificación? La planificación ayuda a facilitar el éxito de los asentamientos humanos en lugares específicos; en este caso, las 504 millas cuadradas que conforman el condado de Montgomery. Las personas se reúnen para vivir y trabajar en grupos a fin de participar en el intercambio económico, social e intelectual. El desarrollo de tierras para dar lugar a estos grupos produce asentamientos de tamaño y escala variable que van desde algunas casas o tiendas en un cruce rural hasta una aldea, un pueblo, una ciudad o, en última instancia, una conurbación como el área metropolitana de Washington. La tarea de los planificadores es ayudar a guiar la creación y la evolución del entorno construido de maneras que ayuden a estos asentamientos a maximizar el valor de intercambio del lugar mientras se minimizan las externalidades negativas asociadas con el desarrollo de tierras y la intensificación de sus usos.

A menudo se les pide a los planificadores que predigan el curso de los cambios tecnológicos, económicos o sociales que pueden influir en las perspectivas futuras de una comunidad y que desarrollen estrategias para lidiar con estos cambios. Si bien los planificadores deben hacer conjeturas informadas sobre las tendencias futuras, la historia de la planificación está repleta de ejemplos de predicciones que salieron mal. Esto no significa que los planificadores no tengan nada que ofrecer: solo que no tienen una bola de cristal, y en la medida en que sus propuestas se basen exclusivamente en suposiciones sobre cómo se desarrollará el futuro, están en terreno inestable. Debemos considerar cómo el cambio climático, las pandemias o los ataques terroristas afectan nuestro futuro, así como las implicaciones de los vehículos autónomos, la inteligencia artificial y el cambio económico. Sin embargo, los elementos fundamentales de lo que hace que los lugares funcionen para las personas han demostrado ser notablemente consistentes con el tiempo, y este plan se basa en esos elementos para establecer un marco para la próxima generación del desarrollo de nuestro condado.

Para el condado de Montgomery a principios y mediados del siglo XXI, esto significa formular estrategias diseñadas para fortalecer la competitividad económica, reducir y revertir la degradación ambiental, y garantizar que los beneficios del desarrollo y el crecimiento se compartan ampliamente entre las líneas de raza, origen étnico y clase, al tiempo que se contrarrestan la desigualdades relacionadas en la distribución espacial de recursos y oportunidades. También requiere soluciones para mejorar la profundidad y la amplitud del compromiso cívico, fomentar un sentido de pertenencia y construir vínculos sólidos con la comunidad.

## Modificaciones a otros planes, políticas y reglas

- Los planes maestros y sectoriales se actualizarán como enmiendas a Montgomery Prospera 2050, y proporcionarán recomendaciones más detalladas para áreas específicas del condado. Estos planes más detallados cubrirán temas como el uso de la tierra y la zonificación, el transporte, la protección ambiental, los recursos históricos y culturales, y las instalaciones públicas.
- Los planes funcionales perfeccionarán e implementarán las recomendaciones de Montgomery Prospera 2050 con el alcance de todo el condado. Los planes funcionales abordan un sistema, como la red de carreteras y transporte público, o un tema como el turismo recreativo o las viviendas asequibles.
- La implementación requerirá cambios en el código de zonificación, el código de construcción, las reglamentaciones de subdivisión y la ordenanza de instalaciones públicas adecuada. Estas leyes, que forman parte del Código del Condado de Montgomery, establecen contratiempos, alturas máximas y requisitos de estacionamiento; especifican qué usos están permitidos por derecho o sujetos a revisión discrecional; rigen las formas y los tamaños de los lotes; estipulan la exclusividad de derechos de paso y contribuciones de espacio y fondos para parques y escuelas; y establecen otros estándares y condiciones de desarrollo que deben estar alineados con las recomendaciones de este plan.
- El Departamento de Planificación desarrollará pautas y manuales de referencia sobre políticas específicas y herramientas de implementación. Entre los ejemplos se incluyen la Guía de diseño basada en el desempeño para el acceso al Departamento de Bomberos, un documento producido por el Departamento de Planificación y el Departamento de Servicios de Permisos para facilitar un diseño comunitario atractivo y, al mismo tiempo, garantizar el acceso a vehículos de emergencia, como camiones de bomberos.
- Las políticas y las reglas del Departamento de Parques también deberán revisarse para garantizar el respaldo de las recomendaciones de este plan. El plan de Parques, recreación y espacio abierto (Parks, Recreation and Open Space, PROS), el plan de espacios públicos energizados (Energized Public Spaces, EPS), los planes de presupuesto de capital del Departamento de Parques y otros documentos clave deben actualizarse para reflejar la dirección proporcionada en este plan y proporcionar una guía más detallada para lograr los objetivos relevantes.





## Relación entre Montgomery Prospera 2050 y el Plan de Acción Climática

Montgomery Prospera 2050 se redactó en paralelo con una iniciativa del poder ejecutivo del condado de Montgomery para desarrollar un Plan de Acción Climática (Climate Action Plan, CAP), que describe formas de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero del condado a cero para el 2035. El CAP también recomienda enfoques para lidiar con los peligros del cambio climático previstos para el condado de Montgomery: calor extremo, precipitación extrema, vientos fuertes y sequía. El personal del Departamento de Planificación trabajó con los representantes del poder ejecutivo para garantizar que las metas, las políticas y las acciones recomendadas por Montgomery Prospera 2050 y el CAP fueran complementarias en lugar de duplicadas.

Montgomery Prospera 2050 es un documento de alto nivel que se centra en la planificación y en las políticas a largo plazo para guiar el desarrollo físico del condado, incluido dónde y cómo se preservará o desarrollará la tierra para viviendas, edificios de oficinas, parques, agricultura, recreación e infraestructura de transporte. Este tipo de decisiones tienen una influencia importante en las emisiones de gases de efecto invernadero, el secuestro de carbono y la adaptación al cambio climático.

El CAP, por otro lado, recomienda tomar medidas específicas a corto plazo para lograr el objetivo de eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035 y mitigar o adaptarse a los efectos del aumento del calor y las inundaciones, los vientos fuertes y la sequía. Montgomery Prospera 2050 incorpora una amplia gama de recomendaciones relacionadas con el cambio climático y su conexión con el uso de la tierra, el transporte y los parques, y los Departamentos de Planificación y Parques implementarán recomendaciones en el CAP que están dentro del alcance de las responsabilidades del M-NCPPC. Juntos, estos planes crearán un enfoque integral para el cambio climático a nivel local.



## El condado de Montgomery tiene muchas cosas que hacer

Además de las ventajas que hemos disfrutado en virtud de nuestra ubicación en la región de la capital nacional, nos hemos beneficiado de una tradición de planificación reflexiva que nos ha permitido desarrollarnos y crecer mientras preservamos la tierra y otros recursos de maneras que han apoyado una alta calidad de vida. El Plan de Plataformas y Corredores fue excepcionalmente progresivo para su época, y nos ayudó a construir sistemas de parques y escuelas de alta calidad, preservó recursos naturales y tierras de cultivo, y sentó las bases para un crecimiento inteligente orientado al transporte público. Montgomery Prospera 2050 ha intentado proporcionar una evaluación inquebrantable del Plan de Plataformas y Corredores, pero la verdad es que muchas de las deficiencias de las decisiones posteriores sobre el uso de la tierra, el transporte y los parques fueron más producto del incumplimiento de sus ideas que de las fallas en su enfoque general.

De hecho, nuestros problemas más difíciles surgen de las mismas cosas que nos han ayudado. La presencia del gobierno federal nos ha dado una base de buenos empleos y una concentración de inversión pública en ciencias biológicas y tecnología de la información que proporcionan oportunidades envidiables. Sin embargo, la estabilidad y la confiabilidad de la base de empleo vinculada con el gobierno genera complacencia sobre la necesidad de competir de manera eficaz para capitalizar esas oportunidades.

La comunidad del condado de Montgomery enfrenta mucha más adversidad e incertidumbre que en el pasado, lo que deja menos margen de error y requiere enfoque y disciplina para garantizar nuestro éxito futuro. Los días en que nuestra tarea era simplemente gestionar el crecimiento han terminado. No nos podemos dar el lujo de esperar a que las oportunidades se presenten, sino que debemos estar preparados para responder a las fuerzas del mercado y competir por empleos e inversiones.

Nuestro éxito pasado también nos cegó ante la realidad de que la prosperidad del condado de Montgomery ha dejado a muchas personas afuera. A medida que la demografía de nuestra comunidad cambia rápidamente a lo largo de las dimensiones de edad, raza y origen étnico, ingresos y riqueza, cultura e idioma, la necesidad de combatir las prácticas desiguales se ha vuelto cada vez más urgente. La urgencia de las demandas de justicia racial y la necesidad de reconstruir vínculos de confianza y comunidad son claras.

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, el historial de apoyo del condado de Montgomery para la protección de la calidad del agua, la conservación forestal y la conservación de la tierra es útil, pero en última instancia no será suficiente para protegernos de los efectos del cambio climático. Las estrategias más creativas para desarrollar resiliencia y mejorar la sostenibilidad de los entornos construidos y naturales son fundamentales.



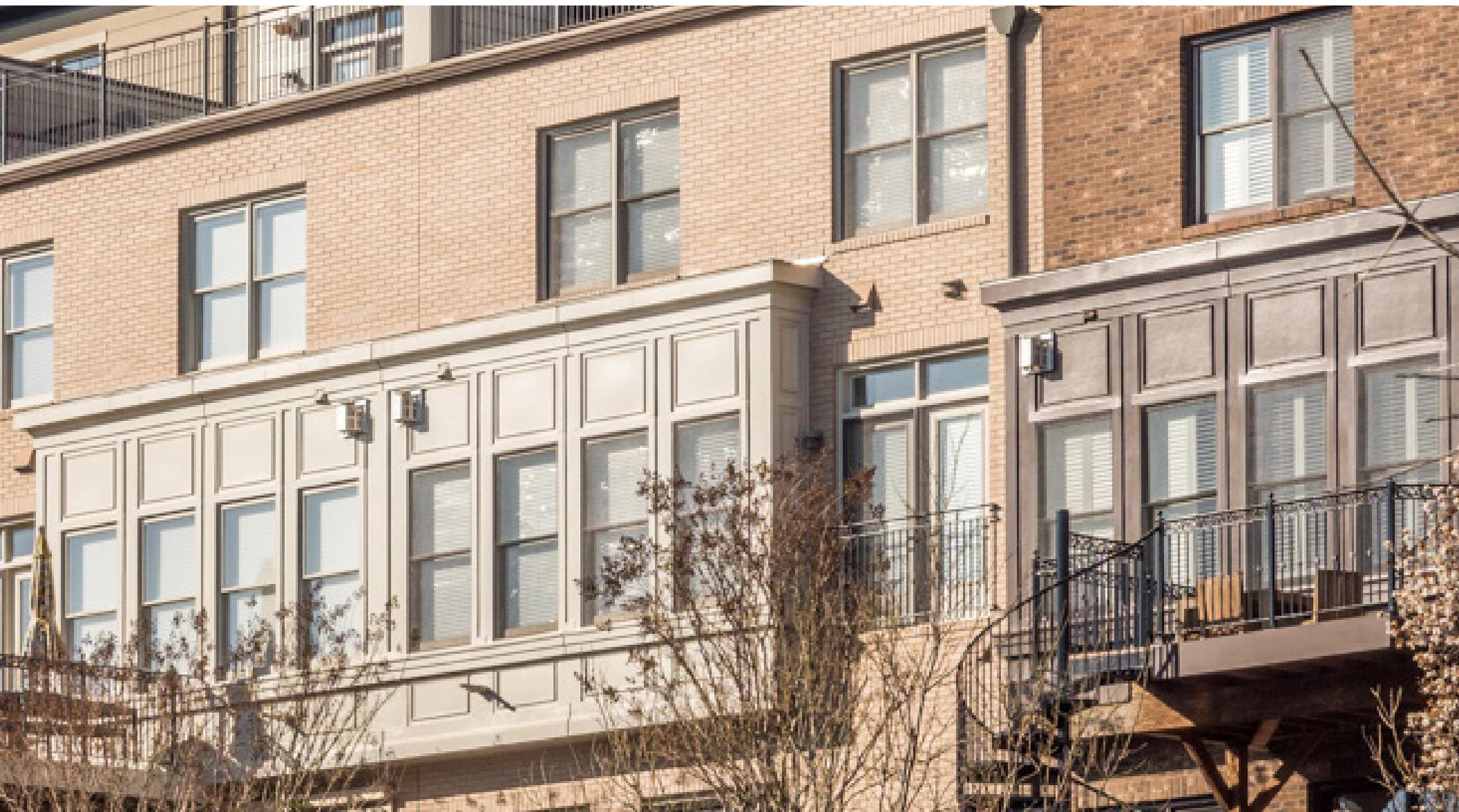
Si bien estos cambios económicos, sociales y ambientales no serán fáciles de atravesar, el condado de Montgomery está bien posicionado para tomar las decisiones y hacer las inversiones necesarias para el éxito. Nuestra comunidad se encuentra en el percentil 99 de todos los condados del país en términos de ingresos familiares y logros educativos, con una producción económica anual de casi \$100 mil millones y una población increíblemente diversa. Podemos aprovechar enormes recursos humanos y físicos; nuestros activos serían la envidia de casi cualquier jurisdicción local en cualquier lugar. Si planificamos cuidadosamente y actuamos con decisión para el cambio, el condado de Montgomery puede prosperar en el futuro.







# APÉNDICES



# APÉNDICE A

## Cumplimiento de los requisitos de la ley estatal

La ley de Maryland exige que las jurisdicciones y agencias locales cumplan con estándares y con los requisitos específicos para el ejercicio de la autoridad de planificación facultada por el estado. En el condado de Montgomery, estos requisitos generalmente se cumplen a través de nuevos planes maestros, que modifican el Plan general. En algunos casos, los requisitos de planificación estatales se cumplen a través de la adopción de reglamentaciones o pautas del condado, que se resumen a continuación y se incorporan por referencia.

### 12 visiones de la Ley de Planificación Estatal

La ley de Visiones de Planificación de Maryland de 2009 creó 12 “visiones” para guiar políticas sólidas de crecimiento y de desarrollo. Las visiones abordan calidad de vida y sostenibilidad; participación pública; áreas de crecimiento; diseño comunitario; infraestructura; transporte; vivienda; desarrollo económico; protección ambiental; conservación y administración de recursos; e implementación.

Los objetivos y las políticas de Montgomery Prospera 2050 son coherentes con estas visiones y las respaldan:

#### 1. Calidad de vida y sostenibilidad

Montgomery Prospera 2050 hace recomendaciones diseñadas para mejorar la calidad de vida de los residentes del condado al hacer que la distribución de instalaciones y de servicios públicos sea más equitativa; al mejorar la asequibilidad de viviendas; y al ampliar el acceso a oportunidades económicas, educativas, sociales y recreativas. El Plan también enfatiza la sostenibilidad y la protección de los recursos naturales junto con la resiliencia ambiental y la adaptación al cambio climático.

#### 2. Participación pública

El Plan se ha desarrollado con un amplio y profundo compromiso con las organizaciones vecinales, las empresas, los grupos culturales, las instituciones religiosas y otras partes interesadas. La función del uso de la tierra, el transporte y la planificación de parques en el desarrollo de la capacidad cívica y el capital social se encuentra entre los temas centrales.

#### 3. Áreas de crecimiento

Montgomery Prospera 2050 propone que casi todo nuevo desarrollo residencial y no residencial debería ubicarse en centros de negocios y de población existentes y planificados cerca del transporte existente y planificado, como las estaciones de trenes del Metro y los corredores de transporte rápido en autobús (bus rapid transit, BRT). Todos estos lugares se encuentran dentro de las áreas de financiamiento prioritario del condado.<sup>2</sup>

#### 4. Diseño de la comunidad

El Plan enfatiza la importancia de la excelencia en el diseño al crear comunidades completas que sean atractivas y encantadoras, que fomenten el compromiso social, que construyan un sentido de comunidad más fuerte y que creen valor social y económico.

#### 5. Infraestructura

El Plan concentra el crecimiento futuro en lugares con acceso a transporte público donde la infraestructura para apoyar el crecimiento actual y planificado ya está disponible o se puede proporcionar de manera eficiente, sostenible y equitativa. Se recomienda el apoyo continuo de la agricultura y la protección de los recursos ambientales, como los bosques y los arroyos.

## 6. Transporte

Un sistema de transporte seguro, eficiente y multimodal con el transporte como el modo predominante de viajar es clave para crear comunidades económicamente resilientes, equitativas y sostenibles. En el Plan se hace hincapié en caminar, andar en bicicleta, circular sobre ruedas y otros modos de desplazamiento no automotores con énfasis en mover personas en lugar de vehículos. Las recomendaciones del plan para reducir los viajes en automóvil son fundamentales para cumplir con el objetivo del condado de eliminar las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2035.

## 7. Vivienda

En el Plan se hace hincapié en la necesidad de producir más viviendas de todos los tipos y tamaños, especialmente cerca del transporte público, para una variedad de ingresos a fin de lidiar con la crisis de la asequibilidad de la vivienda. Se recomienda una gama de mecanismos, como reorganizar las zonas en una mayor variedad de edificios residenciales y adoptar técnicas innovadoras de financiamiento y de construcción para aumentar las opciones de vivienda para una población diversa y envejecida.

## 8. Desarrollo económico

El Plan se basa en la idea de que una forma compacta de desarrollo con una combinación de usos y formas y parques y espacios públicos de alta calidad respaldados por infraestructura diseñada para hacer que caminar, circular sobre ruedas y andar en bicicleta sea atractivo y conveniente es la mejor manera de hacer que las comunidades sean atractivas para los empleadores que necesitan trabajadores altamente educados y desean aprovechar los activos relacionados con la tecnología y la atención médica pública y privada en el condado y dentro de la región de Washington.

## 9. Protección ambiental

El Plan enfatiza el papel del “urbanismo inteligente” que incorpora una forma compacta de desarrollo, la preservación de la tierra para la agricultura y la conservación y los recursos naturales, un sistema de parques sólido y una menor dependencia de la conducción es

la manera más eficaz de hacer que el crecimiento de la población y la actividad económica sean más sostenibles. El Plan incluye recomendaciones ambiciosas diseñadas para reducir las millas recorridas de vehículos, alentar edificios con mayor eficiencia energética y una variedad de medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, proteger la calidad del agua y mejorar la cubierta de árboles y otros recursos ambientales.

## 10. Conservación de recursos

Las recomendaciones del Plan sobre Comunidades completas, desarrollo compacto, mayor apoyo para caminar, circular sobre ruedas y transporte público y menos viajes en vehículo, administración de parques y conservación de tierras, y otras estrategias de gestión ambiental como la restauración de arroyos ayudarán a proteger y a conservar canales, bosques, tierras de cultivo y otros recursos naturales del condado.

## 11. Administración

Montgomery Prospera 2050 proporciona una orientación de políticas para que la implementen numerosas entidades públicas y privadas. La implementación exitosa requerirá el apoyo y el compromiso sostenidos de agencias gubernamentales, empresas, organizaciones comunitarias y residentes.

## 12. Implementación

Montgomery Prospera 2050 enfatiza la importancia de los indicadores para hacer un seguimiento del progreso y para evaluar cómo las nuevas ideas y propuestas ayudarán a lograr los objetivos del Plan. Analiza las funciones de las agencias públicas, el sector privado y la comunidad en la implementación de las ideas del Plan. Proporciona orientación de alto nivel sobre fuentes de financiamiento que se utilizarán para respaldar inversiones de capital, así como la necesidad de identificar nuevas fuentes de financiamiento y estrategias de financiamiento. También describe la política y las herramientas reglamentarias disponibles para su implementación.

## **Proyecto de Ley 236 del Senado: Ley de Crecimiento Sostenible y Preservación Agrícola de 2012 (SB 236)**

El Proyecto de Ley 236 del Senado (SB 236) exige que las jurisdicciones locales definan y adopten designaciones de nivel de crecimiento específicas para limitar la proliferación de sistemas de eliminación de aguas residuales en el sitio y proteger y conservar la tierra agrícola y de otros espacios abiertos.

La ley estipula la creación de cuatro niveles de categorías de uso de la tierra para identificar dónde pueden estar ubicadas las subdivisiones residenciales mayores y menores en una jurisdicción y qué tipo de sistema de alcantarillado les servirá. Incluye una clasificación de cuatro niveles para todas las áreas dentro de una jurisdicción:

- Nivel I: áreas actualmente atendidas por sistemas de alcantarillado.
- Nivel II: áreas de crecimiento que se planea que sean atendidas por sistemas de alcantarillado.
- Nivel III: áreas no planificadas para ser atendidas por sistemas de alcantarillado. Estas son áreas donde puede producirse crecimiento en los sistemas sépticos.
- Nivel IV: áreas planificadas para la preservación y conservación.

El condado de Montgomery implementó el SB 236 al adoptar un Mapa de niveles a través de una enmienda a las reglamentaciones sobre subdivisión del condado (codificadas en el Capítulo 50, §50.4.3 del Código del Condado). El mapa oficial que muestra las áreas del Nivel de crecimiento del condado se encuentra en el sitio web del Departamento de Planificación y se incorpora por referencia en Montgomery Prospera 2050.

## **Ley de Administración Agrícola de 2006 – Proyecto de Ley 2 de la Cámara de Representantes (HB 2)**

Proyecto de Ley 2 de la Cámara de Representantes (HB 2) requiere que los condados certificados por la Fundación para la Preservación de la Tierra Agrícola de Maryland (Maryland Agricultural Land Preservation Foundation) reciban fondos para la preservación de tierras agrícolas a fin de establecer Áreas de Preservación Prioritaria en sus planes integrales

y administrarlos de acuerdo con ciertos criterios. En el condado de Montgomery, los requisitos del HB 2 se cumplen a través del Plan maestro funcional para la preservación de la agricultura y el espacio abierto rural del condado.

## **Ley de Crecimiento Económico, Protección de Recursos y Planificación de 1992, y sus enmiendas**

(Proyecto de Ley 1141 de la Cámara de Representantes, Planificación del uso de la tierra – Planificación del gobierno local, 2006 (HB 114)

La Ley de Crecimiento Económico, Protección de Recursos y Planificación de 1992 exigía que las jurisdicciones locales tuvieran un elemento de “áreas sensibles” diseñado para proteger las áreas sensibles de los efectos adversos del desarrollo. Las áreas sensibles incluían arroyos y sus reservas, planicies a 100 años, hábitats de especies amenazadas y en peligro, pendientes empinadas, zonas húmedas y otras áreas que necesitan protección especial.

En el condado de Montgomery, el elemento de áreas sensibles fue satisfecho por la aprobación de la Junta de Planificación del Condado de Montgomery de las Pautas para la Gestión Ambiental del Desarrollo en el Condado de Montgomery (las Pautas). Las Pautas son una compilación de las políticas y pautas que afectan la protección de los recursos sensibles durante el proceso de revisión del desarrollo.

Las jurisdicciones locales también deben incluir un elemento de planificación de recursos hídricos en sus planes integrales. Este elemento garantiza que el agua potable y otros recursos hídricos sean adecuados y que las aguas receptoras y las áreas terrestres adecuadas estén disponibles para satisfacer las necesidades de gestión de aguas pluviales y de tratamiento y eliminación de aguas residuales del desarrollo actual y futuro. El condado de Montgomery cumplió con este requisito a través de su Plan Funcional de Recursos Hídricos, que fue aprobado por el consejo del condado en julio de 2010 y adoptado por toda la comisión en septiembre de 2010.

## Elemento de recursos minerales

El HB 1141 también requiere que las jurisdicciones locales incluyan un elemento de recursos minerales en sus planes integrales, si la información geológica actual está disponible.

Actualmente, existen solo dos operaciones de extracción de minerales restantes en el condado: La cantera de Travilah de Aggregate Industries cerca de Rockville; y la cantera de piedra de los tres estados en Seven Locks Road cerca de River Road. La cantera de Travilah está zonificada como industria pesada (IH), cubre más de 320 acres y tiene más de 400 pies de profundidad en algunos lugares. Produce gran parte del agregado utilizado en la construcción para la región de la capital nacional. La cantera de piedra de los tres estados es una operación de 21,5 acres que



produce productos de piedra natural (cuarcita y esquisto de mica) para la construcción residencial. Ambas canteras aún tienen reservas significativas y se espera que estén en funcionamiento durante algunos años.

Cuando las canteras se agoten o se cierren de alguna otra manera, los sitios se recuperarán para otros usos. En el caso de la cantera de Travilah, han estado en curso durante mucho tiempo estudios de la Comisión Interestatal de la Cuenca del Río Potomac, la Comisión Sanitaria Suburbana de Washington, el Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington, DC Water y el Acueducto de Washington para utilizar el pozo abierto como depósito de suministro de agua de emergencia. El Plan maestro de Potomac recomienda que si se propondrá la reurbanización del área de la cantera que no es necesaria para el depósito antes de otra enmienda del plan maestro, se formará un grupo asesor para brindar la oportunidad de revisión pública.

La cantera de piedra de los tres estados está ubicada en un desarrollo residencial, está zonificada como R-200 y es un uso legal no conforme ya que la operación de cantera y suministros de construcción son anteriores a la implementación de la zona. Al igual que las minas cercanas similares que finalmente se cerraron y se rediseñaron como áreas residenciales, la cantera de los tres estados también será evaluada para la recuperación y el rediseño cuando se cierre.

Dada la disminución de los depósitos minerales comercialmente viables en todo el condado, el uso preferido de tierras en la Reserva Agrícola para la agricultura y la importancia de los dos grandes acuíferos de fuente única en el condado, actualmente no se esperan nuevas operaciones para extraer recursos minerales. Todas las operaciones mineras existentes o nuevas continuarán guiándose por los planes maestros y otras leyes aplicables.

# APÉNDICE B

## Glosario

**Ámbito público:** Cualquier espacio abierto o entorno construido que esté abierto al público para su acceso y disfrute. Generalmente, el ámbito público incluye carreteras, aceras, paisajes urbanos y espacios públicos. Una definición ampliada del ámbito público incluye todo lo que es visible desde un espacio público. Por ejemplo, las fachadas de edificios privados que bordean las calles o rodean una plaza pública son parte de la experiencia de caminar por la calle o la plaza. Un cartel de neón en un edificio privado se convierte en parte de la percepción del espacio general.

**Áreas de enfoque en la equidad:** Las áreas de enfoque en la equidad son partes del condado de Montgomery que pueden experimentar las mayores desigualdades en el acceso a servicios comunitarios y a otros recursos para apoyar una buena calidad de vida.

**Asociación público-privada:** Un acuerdo cooperativo entre al menos una entidad del sector público y una entidad del sector privado para llevar a cabo un proyecto o una iniciativa.

**Cambio climático:** Un cambio en los patrones climáticos globales o regionales, en particular el cambio aparente a partir de finales del siglo XX que se atribuye en gran medida al aumento de los niveles de dióxido de carbono atmosférico producido por el uso de combustibles fósiles.

**Capacidad cívica:** La capacidad de las personas en una democracia para convertirse en ciudadanos activos y trabajar juntos para resolver problemas colectivos y de las comunidades para alentar dicha participación en sus miembros.

**Capital social:** la combinación de confianza, relaciones interpersonales, sentido de pertenencia, normas y valores compartidos, respeto y aprecio por la diversidad, sentido de obligación mutua y reciprocidad, y otros factores que contribuyen a la voluntad y a la capacidad de los miembros de una comunidad para cooperar y comunicarse entre sí de manera eficaz para lograr objetivos compartidos.

**Captura de valor de tierra (land value capture, LVC) o captura de valor:** Método de financiamiento de mejoras de infraestructura basado en la recuperación total o parcial del aumento en el valor de la propiedad generado por la inversión en infraestructura pública. La LVC puede ayudar a mitigar los desafíos a los que se enfrentan las ciudades para obtener financiamiento público, al mismo tiempo que proporciona beneficios a los socios del sector privado.

**Captura de valor:** Consulte la captura de valor de tierras

**Centro de la ciudad:** Los centros son las áreas de mayor densidad del condado de Montgomery, incluidos los distritos comerciales centrales y los centros urbanos. Se prevé que tengan un desarrollo denso y orientado al transporte y una red de calles transitables (existente o planificada). Estas áreas se contemplan para compartir varias de las siguientes características: se identifican como distritos comerciales centrales o centros de empleo principales; niveles altos de actividad peatonal y ciclista existente o anticipada; niveles altos de servicio de transporte; red de calles con altos niveles de conectividad; fachada continua del edificio a lo largo de las calles, con cortes de cordón mínimos; y mayormente estacionamiento subterráneo o estructurado.

**Centros comerciales:** Una amplia agrupación de áreas de alta actividad comercial con una concentración de empleos, venta minorista, vivienda, transporte y otros usos auxiliares y servicios de apoyo. Incluye distritos comerciales centrales, centros de la ciudad y zonas céntricas.

**Centros de empleo:** Áreas con una alta concentración de trabajos.

**Centros de la ciudad:** Los centros de ciudad son similares a los centros, pero generalmente presentan un desarrollo menos intenso y cubren un área geográfica más pequeña. Por lo general, tienen un desarrollo residencial de intensidad alta a moderada, incluidos edificios y casas adosadas multifamiliares, y comercios minoristas (existentes o planificados). Los centros de la ciudad comparten las siguientes características: un nodo minorista regional o de vecindario con vivienda y otros usos; niveles medios a altos de actividad peatonal y ciclista; niveles medios de servicio de transporte existente o planificado; una red de calles que se une a las calles circundantes; fachada continua de edificios a lo largo de las calles, con algunos cortes en la acera; una mezcla de estacionamiento estructurado y subterráneo, así como estacionamientos en superficie.

**Concentración de pobreza:** Vecindarios donde una alta proporción de residentes viven por debajo del umbral federal de pobreza.

**Conectividad:** La cantidad de maneras y variedad de opciones para llegar a múltiples destinos. Existen diversas maneras de definir la conectividad para fines de uso de la tierra. Por ejemplo, las subdivisiones con calles sin salida pueden tener mala conectividad con los usos de la tierra circundante. Un patrón de calles de red a menudo proporciona más opciones para conectarse con destinos dentro o fuera de un vecindario o centro comercial. La conectividad también implica medios no físicos (teléfono, Internet, redes sociales, etc.) para conectarse con otros.

**Corredor:** Un área ininterrumpida de tierras desarrolladas o no desarrolladas paralelas a una ruta de transporte (como una calle, autopista o ferrocarril) o la tierra dentro de un cuarto de milla de ambos lados de las instalaciones que se determinen de transporte de alto volumen, como carreteras arteriales. Si una determinada instalación de transporte es una autopista de acceso limitado, el corredor se extiende un cuarto de milla desde los enlaces de carreteras.

**Cubierta arbórea:** La capa de hojas, ramas y tallos de árboles que cubren el suelo cuando se observa desde arriba y que puede medirse como un porcentaje de un área de tierra sombreada por árboles.

**Densidad:** Una medida de la cantidad de desarrollo en una propiedad. La densidad a menudo se expresa como la cantidad de unidades residenciales por acre de terreno (u otra unidad de medida), o la cantidad total de pies cuadrados residenciales o comerciales en una propiedad. Cuando se expresa como la relación entre los pies cuadrados residenciales o comerciales, y los pies cuadrados del área de lote, se denomina relación de superficie (Floor Area Ratio, FAR).

**Derecho de paso:** El derecho legal, establecido por el uso o la concesión, de pasar por una ruta específica a través de terrenos o bienes pertenecientes a otra persona. En este documento, este término generalmente describe el terreno disponible para carreteras, aceras, líneas de servicios públicos e infraestructura de transporte público.

**Desarrollo de terrenos no urbanizados:** Desarrollo en tierras no desarrolladas o tierras utilizadas previamente para agricultura o que se dejan para que evolucionen naturalmente.

**Desarrollo de uso mixto:** Un desarrollo que generalmente incluye usos residenciales y comerciales en el mismo edificio o dentro de un área pequeña. Por ejemplo, un edificio residencial con tiendas minoristas en la planta baja es un típico desarrollo de uso mixto.

**Desarrollo orientado al transporte (Transit-oriented Development, TOD):** Un desarrollo de uso mixto a una corta distancia a pie (hasta media milla) de una parada de transporte. Los TOD generalmente tienen suficiente densidad de desarrollo para apoyar el servicio de transporte frecuente y una mezcla de usos residenciales, minoristas, de oficina y públicos en un entorno transitable, lo que hace que sea conveniente para los residentes y empleados desplazarse en transporte, en bicicleta o a pie.

**Diseño biofílico:** La práctica de diseñar el entorno construido con un enfoque en conectar a las personas con la naturaleza. Obtenga más información en <https://www.metropolismag.com/architecture/what-is-and-is-not-biophilic-design/>

**Diseño urbano:** El proceso de dar forma, estructura y carácter a la disposición de edificios en sitios específicos, en vecindarios completos o en toda una comunidad. El diseño urbano combina conceptos de arquitectura, paisajismo y planificación de la ciudad para hacer que un área urbana sea accesible, atractiva y funcional.

**Dispersión:** Un patrón de desarrollo suburbano de baja densidad que depende en gran medida del automóvil como la forma principal de desplazamiento y se considera la fuente de congestión del tránsito actual, de degradación ambiental y de otros problemas asociados con el crecimiento de los suburbios desde al menos la Segunda Guerra Mundial.

**Distritos comerciales centrales (Central Business District, CBD):** centros de la ciudad o centros comerciales importantes. El condado de Montgomery tiene cuatro áreas designadas oficialmente en el Código del condado como Distritos comerciales centrales: Bethesda, Friendship Heights, Silver Spring y Wheaton.

**Dúplex:** Estructura residencial que generalmente se asemeja a una sola unidad de vivienda, pero que contiene dos unidades de vivienda. Puede disponerse como dos unidades una junto a la otra que comparten una pared común, o una unidad por encima de la otra.

**Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI):** Gases que atrapan calor en la atmósfera, como dióxido de carbono, metano, óxido nitroso y gases fluorados.

**Entorno construido:** Cualquier edificio, estructura u otra intervención artificial que altere el paisaje natural con el fin de servir o contemplar la actividad o la necesidad humana. Incluye ciudades, edificios, espacios urbanos, infraestructura, carreteras, parques y cualquier característica auxiliar que sirva a estas estructuras.

**Equidad:** Una inclusión imparcial y justa en una sociedad donde todos pueden participar y prosperar. El objetivo de la equidad es crear condiciones que permitan que todos alcancen su máximo potencial. La equidad y la igualdad a menudo se confunden, pero la igualdad solo logra equidad si todos comienzan desde el mismo lugar y necesitan la misma ayuda. La igualdad puede definirse como tratar a cada persona de la misma manera, independientemente de sus necesidades y requisitos.

**Espacio público:** Área abierta o espacio de construcción disponible para el uso y disfrute del público.

**Fideicomiso comunitario de tierras:** Un mecanismo de propiedad de vivienda que se utiliza para garantizar la asequibilidad de la vivienda a largo plazo. El fideicomiso adquiere tierras y mantiene la propiedad de ellas de forma permanente. El fideicomiso entra en un arrendamiento renovable a largo plazo con posibles propietarios de vivienda en lugar de una venta tradicional. Cuando se vende la propiedad, el propietario de la vivienda gana solo una parte del aumento del valor de la propiedad. El resto es conservado por el fideicomiso, y se preserva la asequibilidad para futuras familias de ingresos bajos a moderados.

**Financiamiento de incrementos de impuestos (Tax increment financing, TIF):** Una herramienta que subsidia el desarrollo nuevo al reembolsar o desviar una parte del aumento de impuestos resultante de la remodelación de una propiedad para ayudar a financiar el desarrollo en un área o (con menos frecuencia) en un sitio de proyecto.

**Fondo de Iniciativa de Vivienda (Housing Initiative Fund, HIF):** Administrado por el Departamento de Vivienda y Asuntos Comunitarios del condado de Montgomery, el fondo ofrece préstamos a la Comisión de Oportunidades de Vivienda (Housing Opportunities Commission, HOC), a desarrolladores sin fines de lucro, a propietarios de propiedades de alquiler con experiencia y a desarrolladores con fines de lucro para construir nuevas unidades de vivienda, renovar desarrollos de viviendas multifamiliares deterioradas, preservar viviendas asequibles existentes y proporcionar viviendas para personas con discapacidades. El fondo recibe ingresos de una variedad de fuentes que incluyen pagos de préstamos e ingresos por impuestos sobre la propiedad.

**Forma compacta de desarrollo:** La práctica de consolidar el desarrollo del entorno construido de manera que los edificios y la infraestructura estén cerca para reducir las distancias de caminata, ciclismo o conducción y para hacer un uso eficiente de la tierra. Según Growing Cooler, The Evidence on Urban Development and Climate Change (Enfriamiento creciente, la evidencia sobre el desarrollo urbano y el cambio climático), el término “desarrollo compacto” no implica densidad alta o incluso densidad alta uniforme, sino densidades “mezcladas” promedio más altas. El desarrollo compacto también presenta una mezcla de usos de la tierra, el desarrollo de una población sólida y centros de empleo, la interconexión de calles y el diseño de estructuras y espacios a escala humana”.<sup>3</sup>

**Gestión de aguas pluviales:** La recolección, el transporte, el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de escorrentías de aguas pluviales para evitar la erosión acelerada del canal, el aumento del daño por inundación y la degradación de la calidad del agua.

**Hogares sobrecargados de costos:** Un hogar que gasta el 30 % o más de sus ingresos en costos de vivienda.

**Infraestructura ecológica:** La red interconectada de áreas naturales (bosques, llanuras aluviales a 100 años, humedales, praderas, arroyos y sus reservas) y parques de conservación que comprenden los ecosistemas naturales y proporcionan servicios ambientales.

**Infraestructura:** Las instalaciones construidas, generalmente financiadas con fondos públicos, requeridas para satisfacer las necesidades operativas y de desarrollo de una comunidad. La infraestructura incluye carreteras, sistemas de suministro de agua y alcantarillado, escuelas, instalaciones de atención médica, bibliotecas, parques y recreación, y otros servicios públicos.

**Ingreso promedio del área (area median income, AMI):** El punto medio de la distribución de ingresos de una región: la mitad de los hogares de una región ganan más que el promedio y la mitad ganan menos que el promedio. Para la política de vivienda, los umbrales de ingresos establecidos en relación con el ingreso promedio del área, como el 50 % del ingreso promedio del área, identifican a los hogares elegibles para vivir en unidades de vivienda con restricción de ingresos y la asequibilidad de las unidades de vivienda para los hogares de bajos ingresos.

**Iniciativa de Vivienda Primero:** Un programa nacional que ofrece viviendas asequibles y permanentes lo más rápido posible para personas y familias que no tienen hogar, y que luego brinda los servicios de apoyo

**Justicia social:** Acceso equitativo a la riqueza, a la oportunidad y a los privilegios. Abarca la idea de que ninguna persona o grupo deben tener una participación desproporcionadamente mayor de poder político y económico que todas las demás personas y grupos, lo cual conduce a una sociedad justa.

**Madera masiva:** Construcción especializada en madera en la que se emplean productos de madera elaborada creados a través de laminación y compresión de múltiples capas para crear paneles sólidos de madera que se utilizan como elementos estructurales para enmarcar las paredes, los pisos y los techos de un edificio.

**Millas recorridas del vehículo (Vehicle miles traveled, VMT):** La cantidad de viajes para todos los vehículos en una región geográfica durante un período de tiempo determinado.

**Nodos:** Lugares donde se reúnen las personas y las rutas de transporte.

**Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery:** Capítulo 59 del Código del Condado de Montgomery, que contiene los controles de zonificación para regular el uso y desarrollo de todas las propiedades privadas en el condado. Generalmente define los usos permitidos, el área máxima del piso del edificio o la cantidad máxima de unidades permitidas en cada propiedad, y las alturas máximas del edificio, los retranqueos mínimos, el espacio abierto y otros requisitos para dar forma a todos los edificios y las mejoras relacionadas.

**Ordenanza de Zonificación:** consulte la Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery.

**Pago en lugar de impuestos (Payment in Lieu of Taxes, PILOT):** Los PILOT permiten que los gobiernos locales, cuando lo autoricen las leyes estatales, reciban pagos negociados en lugar de los impuestos de los distritos especiales y de bienes raíces correspondientes durante un determinado período de tiempo. La intención es ayudar a reducir el costo de desarrollo a cambio de un compromiso de un desarrollador para proporcionar un beneficio público, como viviendas asequibles para residentes de bajos ingresos. <https://www3.montgomerycountymd.gov/311/Solutions.aspx?SolutionId=1-5JQAZZ>

**Paisaje urbano:** Las mejoras dentro y junto a un derecho de paso de calle que influyen en nuestra percepción de las calles. Incluye el ancho de la carretera, los árboles de la calle y el paisaje, la acera/el pavimento, la iluminación de la calle y otros muebles de la calle.

**Pautas de diseño:** Conjunto de pautas destinadas a influir en el diseño de edificios, paisajes y otras partes del entorno construido para lograr un nivel deseado de calidad para el entorno físico. Por lo general, incluyen declaraciones de intención y objetivos respaldados por ilustraciones gráficas.

**Personas desfavorecidas:** Los lugares que se ven más afectados por las cargas económicas, de salud y ambientales, incluidos los bajos ingresos, la pobreza, el alto desempleo, la falta de acceso a empleos y educación de calidad, y el aumento del riesgo de problemas de salud.

**Plan de Acción Climática:** En julio de 2019, el condado de Montgomery lanzó un proceso de planificación para desarrollar acciones y estrategias priorizadas para cumplir con los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del condado. El condado publicó un borrador del Plan de Acción Climática en el 2020.

**Plan de uso de la tierra:** El elemento de uso de la tierra de un plan general, maestro, sectorial o funcional aprobado y adoptado.

**Plan maestro funcional:** Un plan maestro que aborda un sistema de todo el condado, como la circulación o la infraestructura ecológica, o una política, como la conservación agrícola o la vivienda. Un plan maestro funcional modifica el Plan general, pero no hace recomendaciones de uso de la tierra o de zonificación.

**Planes maestros:** Los planes maestros (o planes maestros de área o planes sectoriales) son documentos de planificación a largo plazo que proporcionan recomendaciones detalladas y específicas de uso de la tierra y zonificación para un lugar o una geografía específicos del condado. También abordan el transporte, el entorno natural, el diseño urbano, los recursos históricos, las instalaciones públicas y las técnicas de implementación. Todos los planes maestros son enmiendas al Plan general.

**Plataformas y corredores:** El marco de planificación subyacente al Plan general de 1964 para los condados de Montgomery y Prince George's. El concepto fue creado en 1960 para toda la región de Washington, DC. Los corredores eran las principales autopistas interestatales que salían de Washington, DC, que se contempló como el principal centro de empleo de la región. Cada corredor estaba diseñado para tener una serie de ciudades (ciudades de corredores) diseñadas para adaptarse a la mayoría de las residencias futuras. Las plataformas eran las partes triangulares de tierra entre los corredores.

**Política de crecimiento:** Conjunto de reglas y pautas que rigen las obligaciones de los desarrolladores privados para contribuir al costo y a la construcción de instalaciones públicas, como carreteras y escuelas necesarias para adaptarse al nuevo crecimiento.

**Precios por congestión:** Los precios por congestión (también denominados precios por descongestión) son un mecanismo para reducir la congestión de tránsito al cobrar una tarifa por los vehículos que ingresan a un área determinada, generalmente un centro comercial, durante las horas pico. Además de reducir el tránsito al cambiar parte del tránsito a horas no pico, también ayuda a mejorar la calidad del aire y otros modos de desplazamiento, como caminar y andar en bicicleta.

**Programa de mejoras de capital (Capital Improvements Program, CIP):** Una declaración integral de seis años de los objetivos con estimaciones de costos y programas de construcción propuestos para proyectos y programas de capital para todas las agencias para las cuales el condado establece tasas impositivas o aprueba presupuestos o programas. Entre los ejemplos se incluyen la construcción de escuelas públicas, el mantenimiento de calles y las mejoras en los parques.

**Propiedades subutilizadas:** Una propiedad desocupada o una que se desarrolla por una cantidad menor que la permitida por los controles de zonificación aplicables.

**Purple Line:** Una línea de transporte rápido de 16 millas que se extiende desde Bethesda, MD, (condado de Montgomery) hasta New Carrollton, MD (condado de Prince George's). La Purple Line se conectará directamente con las líneas roja, verde y naranja del Metrorail.

**Raza:** Modelo social que divide artificialmente a las personas en grupos distintos en función de características como la apariencia física (incluido el color), el patrimonio ancestral, la afiliación cultural, la historia cultural, la clasificación étnica y las necesidades sociales, económicas y políticas de una sociedad en un período determinado. Esta definición se cita directamente del Proyecto de Ley 27-19 del condado de Montgomery (líneas 49-53).

**Rechazo discriminatorio:** El rechazo discriminatorio en el contexto del uso de la tierra se refiere a prácticas de bienes raíces discriminatorias para evitar que los afroamericanos u otros grupos obtengan préstamos hipotecarios en ciertos vecindarios. En 1935, la Junta Federal de Bancos de Préstamos para Viviendas (Federal Home Loan Bank Board, FHLBB) le pidió a la Corporación de Préstamos para Propietarios de Viviendas (Home Owners' Loan Corporation, HOLC) que analizara 239 ciudades y creara “mapas de seguridad residenciales” para indicar el nivel de seguridad de las inversiones en bienes raíces en cada ciudad analizada. En los mapas, las áreas más nuevas (aquellas que se consideran deseables para fines de préstamo) se describieron en verde y se conocen como “Tipo A”. Estos eran típicamente suburbios prósperos en las afueras de las ciudades. Los vecindarios “Tipo B”, delineados en azul, se consideraron “aún deseables”, mientras que los vecindarios “Tipo C” más antiguos se etiquetaron como “decrecientes” y se delinearon en amarillo. Los vecindarios “Tipo D” se describieron en rojo y se consideraron los más riesgosos para el apoyo hipotecario. Estos vecindarios tendían a ser los distritos más antiguos en el centro de las ciudades; a menudo también eran vecindarios afroamericanos.

**Redes de transporte:** Un conjunto de instalaciones de transporte que incluyen autopistas y carreteras, líneas ferroviarias, instalaciones de transporte, senderos y caminos para bicicletas que juntos forman el sistema de transporte de una jurisdicción o de una región.

**Referencia obligatoria:** La ley del estado de Maryland y el proceso de revisión que requiere que todas las agencias y servicios públicos de los condados, estatales y federales remitan cualquier cambio/mejora en el uso de la tierra y proyectos de infraestructura en los condados de Montgomery y Prince George's a la M-NCPPC para la revisión y la aprobación.

**Reserva Agrícola:** Un área designada del condado de Montgomery planificada y zonificada principalmente para usos agrícolas que incluye la mayoría de las granjas en funcionamiento restantes del condado y otros usos de tierras no agrícolas.

**Sostenibilidad:** la práctica de satisfacer las necesidades económicas, sociales y ambientales del presente sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades del futuro.

**Superficies impermeables:** Cualquier superficie que evite o impida significativamente la infiltración de agua en el suelo subyacente, lo que incluye cualquier estructura, edificio, patio, carretera, acera, entrada de vehículos, superficie de estacionamiento, grava compactada, pavimento, asfalto, concreto, piedra, ladrillo, azulejo, piscina o césped artificial.

**Transferencia de derechos de desarrollo (Transfer of Development Rights, TDR):** Un mecanismo de zonificación que, en el condado de Montgomery, otorga a los propietarios de la Reserva Agrícola un derecho de desarrollo por cada cinco acres de tierra. Estos derechos de desarrollo pueden venderse (transferirse) a propietarios de tierras o desarrolladores que pueden usarlos para desarrollos a una mayor densidad en determinadas áreas en otras partes del condado.

**Transporte activo:** Formas de transporte no automotor, como caminar, andar en bicicleta y circular en silla de ruedas, scooter u otro medio de transporte.

**Transporte público de alta calidad:** Incluye un servicio de transporte rápido en tren y autobús que sea confiable, frecuente, rápido y cómodo. Por lo general, el servicio de transporte público debe ser tan frecuente que los pasajeros no necesiten consultar un horario.

**Transporte público:** En Montgomery Prospera 2050, transporte público significa un sistema de transporte público para trasladar pasajeros en tren, autobuses y colectivos.

**Transporte rápido en autobús (Bus rapid transit, BRT):** Un sistema de transporte de vía fija en el que los autobuses operan en carriles dedicados, ya sea físicamente o a través de señalización y marcado, distinto de los carriles de uso general utilizados por los automóviles. Los sistemas de BRT también suelen incluir sistemas de cobro de tarifas externos y sistemas avanzados de información de tránsito.

**Tren o transporte ferroviario:** En el condado de Montgomery, el transporte ferroviario incluye Metrorail, la Purple Line y el servicio de trenes Maryland Area Regional Commuter (MARC).

**Tríplex:** Una estructura residencial que contiene tres unidades.

**Ubicación conjunta:** Ubicar más de una instalación pública en un solo lugar. Por ejemplo, ubicar una biblioteca y un parque en la misma propiedad o uno al lado del otro.

**Unidad de vivienda accesoria (Accessory Dwelling Unit, ADU):** Una unidad residencial en el mismo lote que una vivienda unifamiliar existente y utilizada como un centro de vida completo e independiente con provisiones para cocinar, comer, higiene y dormir. Puede estar dentro de la estructura principal de la casa, ser una adición a la estructura principal o ser una estructura separada en el mismo lote.

**Unidad de vivienda de precio moderado (Moderately Priced Dwelling Unit, MPDU):** El programa de zonificación de inclusión del condado de Montgomery que requiere que un mínimo del 12.5 al 15 % de nuevas unidades en un desarrollo sean asequibles para los hogares que ganan hasta el 65 % del ingreso promedio del área para apartamentos estilo jardín y hasta un 70 % para apartamentos de gran altura.

**Urbanismo:** Las mejores características de las ciudades y los centros de asentamientos humanos, incluida una forma de construcción compacta; distancias más cortas entre destinos; una combinación de usos como una mezcla de lugares para vivir y trabajar en una variedad de tipos de edificios en estrecha proximidad entre sí; y calles que son seguras para caminar, andar en bicicleta y otras formas de viaje sin ser dominadas por vehículos.

**Uso condicional:** Un uso condicional, anteriormente conocido como “excepción especial”, es un uso que no está permitido como cuestión de derecho en la zona donde se encuentra, pero que puede estar permitido sujeto a un proceso de revisión administrado por un inspector de audiencia.

**Uso de la tierra:** El uso de terrenos a través de edificios o tierras abiertas para actividades que incluyen viviendas, comercio minorista, comercio, fabricación, carreteras, estacionamiento, parques y recreación; y usos institucionales, como escuelas, atención médica y todas las demás actividades humanas.

**Vecindarios unifamiliares:** Vecindarios que incluyen predominantemente casas unifamiliares independientes o adosadas. Estos vecindarios generalmente se encuentran en zonas que restringen otros tipos de vivienda o desarrollo.

**Vivienda (o unidad) unifamiliar:** Una vivienda o unidad unifamiliar es una residencia principal en un terreno registrado. Una vivienda unifamiliar independiente es una estructura independiente que no comparte paredes con otra unidad de vivienda. Un dúplex tiene dos unidades lado a lado con una pared compartida. Los dúplex se consideran unidades unifamiliares semiadosadas. Las casas adosadas se consideran viviendas unifamiliares adosadas.

**Vivienda accesible:** Viviendas que son asequibles para familias con una variedad de niveles de ingresos y adecuadas para las necesidades de estas familias. La idea de que existe una variedad de opciones de vivienda (tipo, tamaño, antigüedad, costo) en el mercado local está implícita en el concepto de viviendas accesibles.

**Vivienda asequible:** Vivienda construida en virtud de una regulación gubernamental o un acuerdo vinculante que requiere que la unidad sea asequible para familias con ingresos en los niveles especificados o por debajo de estos, o que esté disponible a precios de mercado que logren el mismo resultado. Los requisitos de ingresos del programa de unidad de vivienda de precio moderado (moderately-priced dwelling unit, MPDU) son generalmente el 65 % del ingreso promedio del área (area median income, AMI) para apartamentos con jardín, y el 70 % (AMI) para apartamentos de gran altura.

**Vivienda compartida:** Una unidad de vivienda de alquiler donde dos o más personas viven y comparten el alquiler, los servicios públicos y otros costos relacionados con la vivienda.

**Vivienda conjunta:** Viviendas semicomunales que constan de un grupo de casas privadas y un espacio comunitario compartido (como instalaciones de cocina o lavandería).

**Vivienda cooperativa:** Una alternativa al método tradicional de ser propietario de una vivienda. En las viviendas cooperativas, los residentes son propietarios de una parte de una corporación que posee y administra el edificio.

**Vivienda multifamiliar:** Un edificio que contiene tres o más unidades de vivienda en un solo lote.

**Viviendas asequibles de origen natural:** Unidades residenciales a la tasa del mercado que son asequibles para familias de ingresos medios y bajos sin subsidios públicos. Generalmente se refiere a viviendas de alquiler, pero también puede incluir inmuebles que son propios.

**Viviendas de ingresos mixtos:** Unidades de vivienda asequibles para una amplia gama de niveles de ingresos.

**Viviendas intermedias:** El término “viviendas intermedias” abarca una variedad de tipos de viviendas que varían desde densidades bajas a medias, como dúplex; tríplex; cuádruplex, unidades para vivir y trabajar; y viviendas agrupadas, como casas adosadas, con patios y edificios de apartamentos más pequeños.

**Zona:** Una clasificación de tierras en virtud de la Ordenanza de Zonificación del Condado de Montgomery destinada a regular los usos de la tierra y los edificios permitidos en cada zona. Ciertos usos están permitidos por derecho y otros como usos condicionales. Se prohíbe cualquier uso no permitido expresamente. Una zona también regula la altura del edificio, el espacio abierto de retranqueo y otros requisitos.

**Zonificación:** La práctica de clasificar diferentes áreas y propiedades en una jurisdicción en zonas con el fin de regular el uso y el desarrollo de tierras privadas. Cada zona especifica los usos permitidos dentro de cada una, el tamaño máximo y la mayor parte de los edificios, el mínimo requerido para los patios delantero, lateral y trasero, el mínimo de estacionamiento fuera de la calle y otros requisitos previos para obtener permiso para construir en una propiedad.



# NOTAS FINALES

---

1. El Plan de Plataformas y Corredores fue enmendado dos veces, en 1969 y 1993, pero su estructura esencial fue conservada. (página 2)
2. Áreas de financiamiento prioritario, <https://planning.maryland.gov/Pages/OurProducts/pfamap.aspx> (page. 141)
3. Enfriamiento creciente, evidencia sobre el desarrollo urbano y el cambio climático, 2008 (página 146)  
Por Reid Ewing, por Keith Bartholomew, por Steve Winkelman, por Jerry Walters, por Don Chen  
<https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/growingcoolerCH1.pdf>

# FUENTES

Figura 1: Estimaciones y pronósticos de la población, de 1940 a 2045

Fuente: Oficina del Censo de los EE. UU.; Pronóstico cooperativo del MWCOG, Ronda 9.1; Investigación de planificación y proyectos estratégicos de Montgomery

Figura 2: Tierra disponible para adaptarse al crecimiento

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 3: Tasa de crecimiento del empleo en el condado de Montgomery en comparación con condados de tamaño similar, de 2004 a 2019

Fuente: Oficina de Estadísticas Laborales de los EE. UU., Censo trimestral de empleo y salarios

Figura 4: Cambio porcentual en la población y en los asentamientos, de 2010 a 2019

Fuente: Censo trimestral de empleo y salarios, 2010 y 2019; Oficina de Estadísticas Laborales de los EE. UU.

Figura 5: Ingreso familiar promedio real, de 1999 a 2019

Fuente: Cálculos de 1 año de ACS 2006-2019, Censo de los EE. UU. de 2000, 2010, Cálculos de pobreza e ingresos en áreas pequeñas, 2000-2005, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 6: Cambio del ingreso familiar promedio real, de 2009 a 2019,

Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2009 y 2019, estimaciones de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 7: Patrimonio neto familiar promedio, de 25 a 44 años de edad, 2019

Fuente: StratoDem Analytics, análisis de Reach Advisors de la Oficina del Censo de los EE. UU., datos de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense

Figura 8: Migración neta al condado de Montgomery, 25 a 44 años de edad, de 2010 a 2019

Fuente: StratoDem Analytics, análisis de Reach Advisors de la Oficina del Censo de los EE. UU., datos de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense

Figura 9: Índices de dependencia de adultos mayores de la región metropolitana de Washington, de 2000 a 2020

Fuente: StratoDem Analytics, análisis de Reach Advisors de la Oficina del Censo de los EE. UU., datos de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense

Figura 10: Porcentaje de población por grupo etario, de 1990 a 2045

Fuente: Censo de los EE. UU. de 1990, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimaciones de 1 año; Proyecciones de población por edad de 2020, Departamento de Planificación de Maryland (12/2020)

Figura 11: Oficinas centrales de empresas hoteleras en la región metropolitana de Washington

Fuente: StratoDem Analytics; MCEDC

Figura 12: La I-270 en el condado de Montgomery es el epicentro de las empresas de ciencias biológicas en la región de Washington

Fuente: StratoDem Analytics; MCEDC

Figura 13: Población por raza y origen hispano, de 1990 a 2019

Fuente: Censo de los EE. UU. de 1990, 2010, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimaciones de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 14: Porcentaje de población nacida en el extranjero por jurisdicción, 1990-2019

Fuente: Censo de 1990-2010, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimaciones de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 15: Edificio de Scotland School en 1942

Fuente: Historia de Montgomery, fotógrafo desconocido

Figura 16: Ingreso familiar promedio por raza y origen étnico, 2019

Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 17: Ubicación aproximada de los compromisos pendientes de la FHA en el condado de Montgomery

Fuente: Análisis del mercado de viviendas de Washington, DC, 1936, Administración Federal de Vivienda, recreado por el Departamento de Planificación de Montgomery, julio de 2020

Figura 18: Porcentaje de grupos raciales y étnicos importantes en el condado de Montgomery, 2019

Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2015-2019, estimaciones de 5 años

Figura 19: Disparidades raciales por raza y origen étnico en comparación con la población blanca, 2019

Fuente: “Perfil de equidad racial del condado de Montgomery”, Oficina de Supervisión Legislativa, Condado de Montgomery, julio de 2019

Figura 20: Concentraciones de estudiantes de bajos ingresos frente al desempeño AP, 2016

Fuente: MCPS, Examen de participación y desempeño AP e IB de 2016, enero de 2017

Figura 21: Precipitaciones más fuertes y registros diarios de temperatura en la región de Washington DC por década.

Fuente: Ian Livingston, “La década de 2010 fue la más calurosa de D.C., ya que la calidez se convirtió en la nueva norma”, The Washington Post, 3 de enero de 2020.

Figura 22: Fuentes de emisiones de CO2 en el condado de Montgomery, de 2005 a 2015

Fuente: MWCOG, Inventario de GEI del condado de Montgomery

Figura 23: Compromiso del condado de Montgomery de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a cero para el 2035

Fuente: MWCOG, Inventario de GEI del condado de Montgomery

Figura 24: Plan de Plataformas y Corredores de 1964: patrones urbanos y rurales

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 25: Acres y porcentaje de tierra en granjas, de 1949 a 2017

Fuente: Censo de Agricultura de 1949-2017; Servicio Nacional de Estadísticas Agrícolas. Departamento de Agricultura de los EE. UU.

Figura 26: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, actualidad

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 27: Georgia Avenue mirando hacia el sur desde Evans Parkway Neighborhood Park, posible futuro

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 28: Los principales corredores de transporte pueden transformarse de arterias de tránsito inseguras existentes a una serie de comunidades completas con una variedad de viviendas y otros usos.

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 29: Crecimiento enfocado en los corredores

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 30: Reserva Agrícola del condado de Montgomery

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 31: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, actualidad

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 32: Colesville Road/Columbia Pike (Route 29) mirando hacia el este desde su intersección con New Hampshire Avenue, posible futuro

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 33: Las líneas de corredores con densidades adecuadas ofrece opciones de vivienda

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 34: Distancia media de desplazamiento al trabajo, en millas, 2016

Fuente: Portal de asequibilidad de la ubicación del HUD; Encuesta de la Comunidad Estadounidense, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2016, estimación de 5 años, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 35: Pike y Rose, comparación de aguas pluviales antes y después

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 36: Pautas de diseño de calles típicas

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 37: Reurbanización potencial de un parque de oficinas suburbanas típico

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 38: Porcentaje de personas que se desplazan al trabajo solas, por jurisdicción, 2019

Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 5 años, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 39: Rockville Pike y 14th Street NW en Washington DC

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 40: Conexiones regionales a centros de actividades

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 41: Mapas de conectividad que comparan el centro de Bethesda y Olney

Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 42: Área de desplazamiento de Purple Line antes y después de la finalización de la línea ferroviaria  
Fuente: Coalición de Corredores de Purple Line

Figura 43: La mayoría de los viajes en auto se pueden hacer en un corto viaje en bicicleta  
Fuente: Consejo Metropolitano de Gobiernos de Washington, Encuesta regional de desplazamientos familiares 2017-2018

Figura 44: Requisitos de espacio para transportar la misma cantidad de personas por automóvil, en bicicleta y en autobús  
Fuente: Oficina de prensa, ciudad de Muenster, Alemania

Figura 45: Índice de mortalidad en accidentes de tránsito por raza, de 2011 a 2015  
Fuente: Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, Centro Nacional de Estadísticas de Salud. Causa de muerte subyacente de 2011-2015 en la base de datos en línea CDC WONDER, publicada en diciembre de 2016.

Figura 46: Tiempo total de viaje para viajes cortos: bicicleta en comparación con autobús  
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 47: Permisos de construcción y crecimiento de población del condado de Montgomery, de 1980 a 2020  
Fuente: Encuesta sobre permisos de construcción de la Oficina del Censo, Estimación de población del censo, Ronda 9.1 del MWCOG, Pronóstico cooperativo

Figura 48: Cantidad de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 49: Porcentaje de hogares de inquilinos sobrecargados de costos, de 2009 a 2019  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 50: Precio de venta promedio de viviendas unifamiliares, de 1997 a 2017  
Fuente: MRIS

Figura 51: Tasa de propiedad de vivienda por edad del propietario, de 1990 a 2019  
Fuente: Censo de 1990-2010, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 52: Alquiler residencial multifamiliar promedio por pie cuadrado, de 2000 a 2016  
Fuente: Costar

Figura 53: Cambio en los tipos de vivienda familiar, de 1960 a 2019  
Fuente: Censo de los EE. UU. de 1960-2010, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año

Figura 54: Población de 65 años o más, de 1960 a 2040  
Fuente: Censo de los EE. UU. de 1960-2010, Oficina del Censo de los EE. UU.; Proyecciones de población por edad de 2020, Departamento de Planificación de Maryland (12/2020)

Figura 55: Superficie total promedio de viviendas unifamiliares independientes por década.  
Fuente: Departamento Estatal de Evaluación e Impuestos (State Department of Assessment and Taxation, SDAT)

Figura 56: Cantidad de viviendas ocupadas por el propietario por unidad de vivienda y tamaño del hogar, 2018  
Fuente: Evaluación de necesidades de vivienda del condado de Montgomery, PUMS de 2018

Figura 57: Porcentaje de los principales grupos de tierras en el condado de Montgomery, 2020  
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 58: Grupo racial o étnico predominante por tramo del censo, 2019  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2015-2019, estimaciones de 5 años

Figura 59: Valor promedio de viviendas ocupadas por el propietario, 2019  
Fuente: SDAT

Figura 60: Pronóstico de viviendas ocupadas por propietarios e inquilinos por tipo de vivienda, 2040  
Fuente: Evaluación de necesidades de vivienda del condado de Montgomery, LSA Planning, LLC

Figura 61: Usos de la tierra en el condado de Montgomery  
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 62: El nuevo crecimiento a lo largo de los principales corredores de transporte público pueden proporcionar una variedad de opciones de vivienda y opciones de viaje  
Fuente: Planificación de Montgomery

Figura 63: Preferencias para vivir en los EE. UU., 2015  
Fuente: Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios, Universidad Estatal de Portland, “Encuesta sobre preferencias de la comunidad y el transporte, áreas metropolitanas de los EE. UU.” 2015

Figura 64: Proporción de construcciones nuevas en lugares urbanos transitables a pie del área de Washington  
Fuente: Leinberger, Christopher. “DC: El llamado de alerta: La capital de la nación como modelo nacional de lugares urbanos transitables a pie” Escuela de Negocios de la Universidad George Washington, 2012

Figura 65: Tasas de propiedad de vivienda por raza, 2017  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 66: Acumulación de riqueza y deuda por raza, 2016  
Fuente: Patrimonio, propiedad de activos y deuda de hogares, tablas detalladas, 2016

Figura 67: Costo de vivienda y transporte en el condado de Montgomery, 2017  
Fuente: Fuente: Centro de Tecnología del Vecindario, Índice H+T

Figura 68: Viviendas intermedias faltantes  
Fuente: Optico Design

Figura 69: Cambios en el nivel educativo, de 1990 a 2019  
Fuente: Censo de los EE. UU. de 1990-2010, Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año

Figura 70: Población del condado de Montgomery de 25 años o más con un título de licenciatura o superior, por raza/origen étnico, 2019  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2019, estimación de 1 año, Oficina del Censo de los EE. UU.

Figura 71: Escuelas primarias con Título I y especializadas (2018) y grupos raciales y étnicos predominantes (2019) por tramo del censo  
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense de 2015-2019; Estimaciones de 5 años; “Schools at a Glance, 2018-2019” (Un vistazo a las escuelas) Escuelas públicas del condado de Montgomery

Figura 72: Área de estudio del plan de EPS  
Fuente: Parques de Montgomery

Figura 73: Mapa del área de enfoque en la equidad del condado de Montgomery  
Fuente: Parques de Montgomery

Figura 74: Arroyo Evans Parkway antes y después de la restauración  
Fuente: Parques de Montgomery

Figura 75: Tendencias en la prevalencia de la obesidad entre adultos mayores de 20 años y jóvenes (de 2 a 19 años) en los EE. UU., 1999-2016  
Fuente: NCHS, Encuesta Nacional de Examen de Salud y Nutrición, 1999-2016





# EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN

**1** **EL PLAN PRELIMINAR DE TRABAJO** es preparado por el Departamento de Planificación del Condado de Montgomery para su presentación ante la Junta de Planificación del Condado de Montgomery. La Junta de Planificación revisa el Plan preliminar de trabajo, realiza cambios preliminares según corresponda y aprueba el Plan para la audiencia pública. Después de que se realizan los cambios de la Junta de Planificación, el documento se convierte en el Plan preliminar de audiencia pública.

El personal presentó el Plan preliminar de trabajo de Montgomery Prospera 2050 a la Junta de Planificación el 1 de octubre de 2020. La Junta de Planificación revisó y aprobó el plan como el Plan preliminar de audiencia pública y programó una audiencia pública el 19 de noviembre de 2020.

**2** **EL PLAN PRELIMINAR DE AUDIENCIA PÚBLICA** es la propuesta formal de enmendar el Plan general actual. Sus recomendaciones no son necesariamente las de la Junta de Planificación; se prepara con el fin de recibir testimonios públicos. La Junta de Planificación lleva a cabo una audiencia pública y recibe testimonios, después de lo cual lleva a cabo sesiones de trabajo público para revisar el testimonio y revisar el Plan preliminar de audiencia pública según corresponda. Cuando se realizan los cambios de la Junta de Planificación, el documento se convierte en el Plan preliminar de la Junta de Planificación.

La Junta de Planificación celebró una audiencia pública y recibió un testimonio sobre el Plan preliminar de audiencia pública de Montgomery Prospera 2050 el 19 de noviembre de 2020. El registro de la audiencia pública se mantuvo abierto hasta el 10 de diciembre de 2020.

**3** **EL PLAN PRELIMINAR DE LA JUNTA DE PLANIFICACIÓN** es el Plan recomendado por la Junta de Planificación y refleja sus revisiones al Plan preliminar de audiencia pública. La Ley de Distrito Regional exige que la Junta de Planificación transmita un plan maestro (o un Plan general) al Consejo del Condado con copias al Ejecutivo del Condado quien, dentro de los 60 días, debe preparar y transmitir un análisis de impacto fiscal del Plan preliminar de la Junta de Planificación al Consejo del Condado. El Ejecutivo del Condado también puede enviar otros comentarios y recomendaciones al Consejo del Condado.

Después de recibir los comentarios del Ejecutivo del Condado, el Consejo del Condado lleva a cabo una audiencia pública para recibir testimonios públicos. Después de que se cierra el expediente de la audiencia, el comité del Consejo pertinente lleva a cabo sesiones de trabajo público para revisar los testimonios y luego hace recomendaciones al Consejo del Condado. El Consejo lleva a cabo sesiones de trabajo, luego adopta una resolución que aprueba el Plan preliminar de la Junta de Planificación, según se revisó.

Después de la aprobación del Consejo del Condado, el plan se envía a la Comisión de Parques y Planificación de Maryland-Área de la Capital Nacional para su adopción. Una vez adoptado por la Comisión, el plan modifica oficialmente los planes maestros, los planes funcionales y los planes sectoriales citados en la resolución de adopción de la Comisión.



# THRIVE

## MONTGOMERY 2050

Let's Plan Our Future. Together

Borrador de la Junta de Planificación | Abril de 2021

 **Montgomery Planning**

THE MARYLAND-NATIONAL CAPITAL PARK AND PLANNING COMMISSION