



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

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

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

Abordar la capacidad de pago en Berkeley

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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