

MECANISMOS INTERGUBERNAMENTALES EN EL MANEJO INTEGRAL DE  
CUENCAS: EL CASO DE LA MIAMI RIVER COMMISSION EN EL MANEJO DEL  
RÍO DE MIAMI

REINALDO TORRES NÚÑEZ

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO  
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO  
BOGOTÁ D.C, 2011

“Mecanismos intergubernamentales en el Manejo Integral de Cuencas: el caso de la Miami  
River Commission en el manejo del Río de Miami”

Caso de estudio

Presentado como requisito para optar al título de  
Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos  
En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno  
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Reinaldo Torres Núñez

Dirigido por:

Andrés De Zubiría Samper

Semestre I, 2011

## CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. METODOLOGÍA	3
1.1. MANEJO INTEGRAL DE CUENCAS Y COOPERACIÓN INTERGUBERNAMENTAL	3
1.2. RELACIONES INTERGUBERNAMENTALES Y MECANISMOS DE COOPERACIÓN	8
1.2.1. Relaciones fiscales intergubernamentales de cooperación	10
1.2.2. Relaciones políticas de cooperación intergubernamentales	12
1.2.3. Relaciones intergubernamentales de gestión cooperativa	14
2. RESULTADOS	17
2.1. ANTECEDENTES DE LA MIAMI RIVER COMMISSION: PROBLEMAS, RECOMENDACIONES Y CARACTERIZACIÓN DEL RÍO DE MIAMI	17
2.2. NORMATIVIDAD DE LA MIAMI RIVER COMMISSION	22
2.3. URBAN INFILL PLAN	23
2.3.1. Transporte	26
2.3.2. Los barrios	31

2.3.3. Medio Ambiente	33
2.3.4. Estructura de gobierno y estrategia de implementación	35
2.3.5. Financiación e inversión	36
2.3.6. Implementación del UIP	38
3. CONCLUSIONES	46
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

## LISTA DE GRÁFICOS

	<b>Pág.</b>
Gráfica 1. Zonas alrededor del Río de Miami.	22
Gráfica 2. Área de estudio y trabajo del UIP.	25
Gráfica 3. Financiación del proyecto de dragado.	43

## **LISTA DE ANEXOS**

Anexo 1. Área de estudio y de trabajo.

Anexo 2. Plano usos del suelo en el área Río de Miami.

Anexo 3. Lugares estratégicos del UIP.

Anexo 4. El Río de Miami como un corredor multimodal, los prototipos.

Anexo 5. Recomendaciones medioambientales Miami River Water Quality Report.

Anexo 6. Financiación UIP.

Anexo 7. Propuesta de Miami River tax increment financing district revenue projection.

Anexo 8. Transferencias intergubernamentales federales y estatales para la financiación del UIP.

## INTRODUCCIÓN

Los recursos hídricos, especialmente los ríos, tienen una relevancia vital en la generación y sustentabilidad de territorios densamente poblados. Adicionalmente, este tipo de recursos cada vez más incrementan su protagonismo en la agenda de la gestión de las ciudades y regiones por el contraste entre su demanda y la oferta existente. El Manejo Integral de Cuencas es un acercamiento holístico a la gestión de los recursos hídricos comprendiendo su naturaleza (valor ambiental, territorio circundante y la propiedad de instaurarse en un amplio número de jurisdicciones) y trascendencia en diversas esferas de las ciudades (económica, social y ambiental).

Sin embargo, la implementación del MIC en la realidad es escasa y los ejemplos que se han concebido determinan que uno de los elementos claves en la materialización de los principios del MIC es el establecimiento de una serie de arreglos institucionales fundamentados en la cooperación y colaboración de todos los niveles gubernamentales, sectores económicos y organizaciones sociales. Estos arreglos se deben concentrar en la definición de los problemas, de desarrollar planes e implementarlos y evaluarlos en conjunto. Es así como se estudian diferentes tipos de acercamientos organizacionales para dar desarrollo real a las ideas del MIC.

De esta manera, los mecanismos intergubernamentales, característicos del gobierno de los Estados Unidos, son fundamentales para el establecimiento de un apropiado ambiente institucional de cooperación y colaboración para una apropiada implementación del concepto de MIC. Los mecanismos de cooperación se establecen en los componentes del concepto de las relaciones intergubernamentales: los asuntos fiscales, las interacciones políticas y la gestión. La dinámica intergubernamental de carácter cooperativo y colaborativo es particularmente importante para dar solución a problemas altamente complejos como el que trata el MIC, el manejo, desde una perspectiva holística, de los recursos hídricos.

El manejo del Río de Miami es entonces preciso para hacer un estudio sobre los mecanismos de cooperación intergubernamental en la implementación del Manejo Integral de Cuencas que se viene dando en todos los planes dispuestos para el desarrollo del Río de Miami, que son resueltos a través de la Miami River Commission. Una

organización que se ha propuesto los mismos objetivos conceptuales y de ejecución que los planteados por el Manejo Integral de Cuencas y que los que se establecen en el concepto de relaciones intergubernamentales como soporte institucional en el que la cooperación y la colaboración se conforman como sus principales herramientas.

Como objetivo general, esta investigación, se plantea mostrar mecanismos intergubernamentales de cooperación en el Manejo Integral de Cuencas a través de los planes desarrollados por medio de la Miami River Commission. La manera de afrontar este objetivo se dará a través de los siguientes objetivos específicos: primero, describir el Manejo Integral de Cuencas y sus modalidades; segundo, examinar la formulación y ejecución de los planes de manejo del Río de Miami; por último, analizar la conformación institucional, en términos de coordinación y colaboración de los planes de manejo en el área de estudio.<sup>1</sup>

De esta manera, se establecerá un panorama conceptual acerca del Manejo Integral de Cuencas y de las relaciones intergubernamentales con el objetivo de conformar una guía metodológica para desarrollar la investigación del estudio de caso bajo sus parámetros conceptuales. Asimismo, se realizará un estudio de la naturaleza de la Miami River Commission a manera de contexto institucional de los planes de manejo del Río de Miami. Por último, se estudiarán la formulación y ejecución de los planes de manejo desde la perspectiva del manejo Integral de Cuencas y de los mecanismos intergubernamentales de cooperación indispensables para su apropiada implementación.

De esta manera, se busca realizar una investigación sobre un tema fundamental en la gestión y el desarrollo de áreas urbanas desde una perspectiva teórico-práctica de la que se puedan obtener una serie de guías acerca del apropiado manejo de recursos hídricos. Una gestión conveniente de las cuencas en la que los mecanismos de cooperación intergubernamental se constituyen como un elemento clave en la materialización del acercamiento holístico del Manejo Integral de Cuencas.

---

<sup>1</sup> Los objetivos del proyecto han sido modificados a razón de una reunión de la facultad en la que se discutió mi tema y se modificaron algunos elementos expuestos en el proyecto de grado original (título y objetivos) para darle mayor valor al trabajo de grado.

## 1. METODOLOGÍA

### 1.1. MANEJO INTEGRAL DE CUENCAS Y COOPERACIÓN INTERGUBERNAMENTAL

El Banco Interamericano de Desarrollo ha sido una de las instituciones que con mayor ímpetu ha promocionado el Manejo Integrado de Recursos Hídricos. La entidad comprende que la utilización del agua en varias esferas corresponde a uno de los desafíos más importantes del presente siglo.<sup>2</sup> Se establece de esta manera que el enfoque integrado del manejo de las cuencas es apropiado en la medida que se entienda el valor económico, social y ambiental del agua;<sup>3</sup> y se aumente “[...] la participación de las comunidades y del sector privado en la adopción de decisiones y en la financiación”<sup>4</sup>.

La estrategia del BID reúne varios mecanismos para dar solución a los numerosos problemas que se dan alrededor del agua. Estos instrumentos son, entre otros: la descentralización, la participación del sector privado, y los consejos de cuenca.<sup>5</sup> Sin embargo, la institución es clara al momento de establecer que el uso de estos instrumentos debe corresponder a las condiciones de cada lugar comprendidas desde las evaluaciones correspondientes de la cuenca.<sup>6</sup>

Ahora bien, es importante anotar que el BID se concentra desde esta estrategia exclusivamente en los recursos hídricos. Otras instituciones y académicos comprenden el Manejo Integral de Cuencas desde una óptica más amplia en la que se asumen nuevos elementos como el de la planeación espacial de los territorios circundantes o involucrados a la cuenca. De buena manera la Global Water Partnership establece que el MIC es “[...] a process which promotes the coordinated development and management of water, land and related resources, in order to maximize the resultant economic and

---

<sup>2</sup> Comparar Banco Interamericano de Desarrollo – BID “Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos”. Washington D.C., 1998. p. 2.

<sup>3</sup> Comparar BID. “Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos”. p. 2.

<sup>4</sup> Ver BID. “Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos”. p. 2.

<sup>5</sup> Comparar BID. “Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos”. p. 17.

<sup>6</sup> Comparar BID. “Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos”. p. 17.

social welfare in an equitable manner without compromising the sustainability of vital ecosystems”<sup>7</sup>.

Comprendiendo de manera general el concepto de MIC es ahora relevante dar una mirada más detallada a los componentes de la acepción. Lenton y Muller sugieren que el MIC es una manera apropiada de evitar las consecuencias negativas humanas, sociales y económicas que se pueden derivar del continuo tratamiento de los recursos hídricos desde un enfoque comercial simple.<sup>8</sup> De allí, la relevancia del MIC, enfoque de solución de problemas alrededor del manejo de recursos hídricos que encuentra un apropiado equilibrio entre la eficiencia económica, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.<sup>9</sup>

Los tres elementos principales que pone en apropiado balance el MIC se entienden de la siguiente manera: en primer lugar, la eficiencia económica se refiere a que los recursos hídricos sean utilizados estratégicamente en diferentes sectores y usos. Segundo, la equidad social asociado al MIC, se entiende desde la perspectiva del común acceso y beneficios de los recursos proporcionados por la cuenca. Por último, la sostenibilidad ambiental de la cuenca se asume como otro de los ejes principales del MIC a razón de que la protección de los ecosistemas acuíferos es la acción que permite el desarrollo sostenible, principal objetivo del MIC.<sup>10</sup>

To achieve this balance, it is useful to view the IWRM approach as the operationalization of what are often termed ‘IWRM principles’. Our view is that these principles can be expressed very simply as the recognition that water is a public good with both social and economic values, and that good water resources management requires both a broad holistic perspective and the appropriate involvement of users at different levels.<sup>11</sup>

De allí, la relevancia del estudio de Kidd y Shaw sobre la importancia de la integración dentro del concepto del MIC. Estos argumentan que vincular la planeación espacial con el MIC desde las perspectivas conceptuales y operacionales puede traer

---

<sup>7</sup> Ver Svendsen, Mark; Wester, Philippus y Molle, François. “Managing River Basins: an Institutional Perspective”. En: *Irrigation and River Basin Management: Options for Governance and Institutions*, 2005. p. 2.

<sup>8</sup> Comparar Lenton, Robert y Muller, Mike. “Introduction”. En: *Integrated Water Resources Management in Practice : Better Water Management for Development*, 2009. p. 1.

<sup>9</sup> Comparar Lenton y Muller. “Introduction”. p. 7.

<sup>10</sup> Comparar Lenton y Muller. “Introduction”. p. 7.

<sup>11</sup> Ver Lenton y Muller. “Introduction”. p.7.

grandes beneficios.<sup>12</sup> La planeación espacial se centra en dos factores principalmente que concuerdan con la perspectiva del MIC: primero, organización espacial; y, segundo, la coherencia en las políticas públicas emprendidas por numerosas autoridades y agencias.<sup>13</sup> El trabajo de De Boe sobre la integración espacial se encuentra en la misma dirección. Se establece que hay tres tipos de integración espacial: la sectorial, la territorial y la organizacional.<sup>14</sup>

La integración sectorial hace referencia a la conexión que se debe hacer entre la gestión del agua con otros tipos de políticas públicas que involucren metas en los niveles social y económico.<sup>15</sup> También, se establece como integración sectorial la colaboración interagencial, en donde, los actores públicos y privados se conecten en diversos momentos de la integración.<sup>16</sup> Por otro lado, la integración territorial responde al contexto en el que las características de los recursos hídricos no corresponden a las fronteras político-administrativas del sistema humano.<sup>17</sup> Se instaura entonces la idea de la integración de las políticas públicas entre territorios. "This category encompasses both *vertical integration* – policy coherence across spatial scales, and *horizontal integration* – policy coherence between areas that form part of the same natural system"<sup>18</sup>.

Otros elementos son tan importantes como la equidad social, la eficiencia económica y la protección de los recursos hídricos dentro del planteamiento del MIC. Estos elementos son: el desarrollo de infraestructura, la creación de incentivos para que se dé un uso eficiente de los recursos de la cuenca y la financiación de estos junto a los elementos principales se constituyen en factores relevantes dentro de la idea general del

---

<sup>12</sup> Comparar Kidd, Sue y Shaw, Dave. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". *The Geographical Journal*. Vol. 173, (December 2007) p. 315.

<sup>13</sup> Comparar Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 315.

<sup>14</sup> Comparar Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 317.

<sup>15</sup> Comparar Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 317.

<sup>16</sup> Comparar Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 317.

<sup>17</sup> Comparar Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 317.

<sup>18</sup> Ver Kidd y Shaw. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". p. 317.

MIC.<sup>19</sup> De manera especial se debe resaltar la relevancia que tiene el tema de la financiación, el quien y el que paga, es fundamental dentro de la gestión de las cuencas.

Adicionalmente, es importante realizar una anotación frente a la relación entre el MIC y el concepto de desarrollo sostenible. La Organización de las Naciones Unidas por medio de la Agenda 21 (capítulo 18) establece que la gestión integrada de los recursos hídricos tiene influencia en el desarrollo socioeconómico. Las características de estos recursos, su trascendencia en diferentes sectores y las numerosas secciones de la sociedad que tienen intereses en las cuencas y sus alrededores (industria, agricultura, desarrollo económico, transporte y recreación) dan cuenta de la importancia del uso del MIC. De allí, que la protección de los recursos asociados a las cuencas, principal objetivo del MIC, se comporte como el soporte del desarrollo económico y social de la población alrededor de la misma.<sup>20</sup>

La naturaleza de la temática que trata el MIC entonces comprende no solo varios objetivos en diversas asignaturas; sino, también, la integración en varios momentos. Es así como diferentes mecanismos intergubernamentales deben ponerse en práctica para la apropiada implementación de los diferentes planes bajo la idea del MIC.

IWRM seeks to correct some of the imbalances and mistakes of the past and to ensure that policies, plans and projects for water are coordinated with those for other resources within an overall river basin development framework. However, as an approach, IWRM is not easy to put into practice and actually poses an enormous institutional challenge for governments, water users and society as a whole.<sup>21</sup>

De esta manera, es importante anotar que el MIC ha sido implementado en tanto numerosos lugares como en diferentes formas durante las últimas décadas. No obstante, se han resaltado dos características principales referentes a la aplicación institucional del MIC. Primero, ha existido una importante brecha entre la idea del MIC y la real aplicación de la acepción.<sup>22</sup> Segundo, buena parte de las interpretaciones y

---

<sup>19</sup> Comparar Lenton y Muller. "Introduction". p. 5.

<sup>20</sup> Comparar Lenton y Muller. "Introduction". p. 7.

<sup>21</sup> Ver Watson, Nigel. "Collaborative Capital: A Key to the Successful Practice of Integrated Water Resources Management". En: *Multi-Stakeholder Platforms for Integrated Water Management*, 2007. p.31.

<sup>22</sup> Comparar Watson. "Collaborative Capital: A Key to the Successful Practice of Integrated Water Resources Management". p. 34.

aplicaciones sugieren que la implementación del MIC puede ser alcanzada a través de la coordinación interorganizacional.<sup>23</sup> Como lo establece Watson:

The success of IWRM is dependent on the ability of government and nongovernment groups to collaborate effectively in the appreciation and definition of inter-related resource problems, the development of policies and programmes, the implementation of joint actions and the monitoring and evaluation of impacts.<sup>24</sup>

De esta forma, los diferentes arreglos institucionales que Svendsen, Wester y Molle establecen deben ser referenciados para la apropiada gestión integrada de cuencas son: el establecimiento de un ambiente legal y político; la constitución de las organizaciones involucradas en la gestión de la cuenca y de sus responsabilidades, y, aclarar los procesos, mecanismos y procedimientos de la toma de decisión, coordinación, negociación y planeación.<sup>25</sup>

De manera específica, Heathcote anota que estos arreglos institucionales solo serán efectivos en la medida que: primero, permitan la provisión de agua en el tiempo; así, como un acceso equitativo a esta.<sup>26</sup> Segundo, mantengan los niveles de la calidad del agua determinados por el gobierno; y, por último, estos arreglos institucionales serán efectivos si condescienden el desarrollo económico a lo largo del tiempo.<sup>27</sup>

Los arreglos institucionales para el MIC se manifiestan en diferentes modelos organizacionales. Svendsen, Wester y Molle distinguen dos modelos principales. El primero, el centralizado, en donde una sola organización pública tiene la competencia sobre todos los asuntos relacionados sobre la gestión de la cuenca. El segundo, el descentralizado, corresponde a un modelo de cooperación, en donde las diferentes organizaciones con responsabilidad sobre el afluente interactúan para manejar la totalidad de los asuntos de este. Es importante hacer claridad en que en la cotidianidad del MIC se evidencian híbridos entre estas dos tipos de patrones organizacionales.<sup>28</sup>

---

<sup>23</sup> Comparar Watson. "Collaborative Capital: A Key to the Successful Practice of Integrated Water Resources Management". p.34.

<sup>24</sup> Ver Watson. "Collaborative Capital: A Key to the Successful Practice of Integrated Water Resources Management". p.44.

<sup>25</sup> Comparar Svendsen, Wester y Molle. "Managing River Basins: an Institutional Perspective". p. 4.

<sup>26</sup> Comparar Svendsen, Wester y Molle. "Managing River Basins: an Institutional Perspective". p.5.

<sup>27</sup> Comparar Svendsen, Wester y Molle. "Managing River Basins: an Institutional Perspective". p.5.

<sup>28</sup> Comparar Svendsen, Wester y Molle. "Managing River Basins: an Institutional Perspective". p.15.

## 1.2. RELACIONES INTERGUBERNAMENTALES Y MECANISMOS DE COOPERACIÓN

El modelo del gobierno de los Estados Unidos es definitivamente especial. El proceso histórico que desencadenó la vigente Constitución federal instauro un modelo en el que los Estados Unidos se establecen como un Estado que no es enteramente federal, ni completamente nacional.<sup>29</sup> Así, se creó una nueva manera de asumir los asuntos públicos, el federalismo. Momento político en el que la relación entre el gobierno federal y los estados es constante y necesaria.

Los hechos sociales, económicos y políticos ocurridos en más de 200 años de continuidad de la Constitución han constituido la necesidad de desarrollar nuevas relaciones entre todas las unidades gubernamentales en el gobierno estadounidense. De allí, la importancia del concepto de las relaciones intergubernamentales, en donde, se estudia la interacción entre todos los niveles gubernamentales en materia fiscal y política-administrativa.

El federalismo es parte fundamental del gobierno de los Estados Unidos. Ésta particular manera de asumir los asuntos públicos es una excelente forma de acercarnos a la relevancia de las relaciones intergubernamentales en el gobierno americano. El federalismo es de acuerdo a Rossitier una “expresión perdurable de los principios del constitucionalismo”; asimismo, manifiesto que es “la mayor contribución [de los Estados Unidos] a la ciencia del gobierno”<sup>30</sup>.

Federalism refers to the multifaceted political power relationships between governments within the same geographical setting. Its origin lies in the Latin word foedus, which refers to a lasting voluntary association among equals. The application of modern federalism has evolved to the extent that voluntary associations have been replaced by government units. Thus, today federalism frames the ways that various governments simultaneously influence, depend upon, and push away from each other.<sup>31</sup>

El federalismo genera tal vez una situación única del gobierno de los Estados Unidos. Esto corresponde a un gran número de relaciones políticas que se dan en un país con más de 310 millones de habitantes que cuenta con cerca de 88 mil unidades

<sup>29</sup> Comparar Madison, James. “Federalist No. 39”. En: *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues*, 2007. pp. 42-43.

<sup>30</sup> Ver Wright, Deil. *Para entender las relaciones intergubernamentales*. 1997 p. 91.

<sup>31</sup> Ver Gerston, Larry N. *American Federalism: A Concise Introduction*, 2006. p. 5.

gubernamentales.<sup>32</sup> Importante es mencionar que varios autores entre ellos Stephens y Wikstrom afirman que es sorprendente que, a pesar de la complejidad del sistema gubernamental, este funcione.<sup>33</sup>

El modelo del gobierno de los Estados Unidos fundamentado en el federalismo hace necesario que la dirección de los asuntos públicos se realice con la participación de varios niveles gubernamentales. Si bien el federalismo, como pilar del sistema político estadounidense, estableció en inicio las relaciones exclusivamente del nivel federal con los estados; los diferentes panoramas sociales, económicos y políticos que han ocurrido en la historia norteamericana han hecho incluir nuevas relaciones en su panorama institucional.

De allí, la relevancia del concepto de las relaciones intergubernamentales. En concreto, el término es definido de manera sencilla por Anderson, hito dentro del estudio de las relaciones intergubernamentales, como: “un importante cuerpo de actividades o de interacciones que ocurren entre las unidades gubernamentales de todos tipo y niveles dentro del sistema federal de los Estados Unidos”<sup>34</sup>.

El modelo del gobierno estadounidense es preciso para la práctica y estudio de las relaciones intergubernamentales. El entramado institucional de los Estados Unidos es tan antiguo como complejo. Existen diversas *unidades gubernamentales*<sup>35</sup>: el gobierno nacional, los estados y los gobiernos locales (los condados, los municipios, las localidades, los distritos especiales y los distritos escolares).

Nos concentraremos de manera especial en los condados y los municipios. En primer lugar, los condados en un inicio se crearon para ejecutar varias funciones estatales en el nivel local. En la actualidad, son auténticos gobiernos locales a los que les corresponde proveer una serie de servicios a los ciudadanos, entre otros: el mantenimiento de vías carreteras rurales; la administración de las elecciones y de funciones judiciales; y, ayuda a los necesitados. Nuevas tareas han empezado a asumir los

---

<sup>32</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 9.

<sup>33</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 7.

<sup>34</sup> Ver Wright. *Para Entender las Relaciones Intergubernamentales*. p. 68.

<sup>35</sup> La oficina del Censo de los Estados Unidos define a la unidad de gobierno como: “una entidad organizada que, además de tener carácter gubernamental, tiene suficiente discrecionalidad en la administración de sus propios asuntos para dirigirla como separada de la estructura administrativa de cualquier otra unidad gubernamental”. Ver Wright. *Para Entender las Relaciones Intergubernamentales*. p. 73.

condados en diferentes materias, por ejemplo: en la protección al consumidor, en el desarrollo económico, en la zonificación y en la calidad del agua. En el presente se observa que hay cerca de 3,000 unidades de este tipo, en donde los más grandes tienen una actividad intergubernamental compleja y amplia.<sup>36</sup>

En segundo lugar, los municipios son instaurados para otorgar servicios a los ciudadanos en “an area of concentrated population”<sup>37</sup>. Actualmente, se estima que existen 9,000 municipios, en donde se encuentran tanto las ciudades más grandes como las más pequeñas.<sup>38</sup> Su existencia se radica en la expresión de los intereses más locales. Las relaciones intergubernamentales que se gestan bajo esta tipología son variadas y complejas desde que tienen un nuevo vínculo además de su relación natural con los estados, han adquirido una relación directa con el gobierno central como legado del New Deal.<sup>39</sup>

En concreto, los principales tópicos que trata el concepto de las RIG son: el tema fiscal y los asuntos político-administrativos. En materia fiscal se estudian: los ingresos y los gastos de cada unidad gubernamental; los tipos de transferencias federales y estatales; y, la discrecionalidad en el gasto. Por el lado de los asuntos político-administrativos, enfoque principal de este documento, se analizan: el contenido de las políticas, las relaciones entre los niveles gubernamentales, la implementación de las políticas, los funcionarios públicos, entre otros.

**1.2.1. Relaciones fiscales intergubernamentales de cooperación.** Es importante mencionar la dinámica entre niveles gubernamentales de los recursos públicos. Un buen ejemplo es el observado en el estudio de la OECD cuando presta atención a los gastos de los gobiernos locales en diversas arenas. Primero se observa de manera clara, que los gobiernos municipales tienen una disposición mayor al 50% en las esferas de la seguridad pública; del medio ambiente y vivienda; y del gasto en servicios

---

<sup>36</sup> Comparar O`Toole, Laurence. “American intergovernmental relations: an overview” En: *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues* 2007 p. 3.

<sup>37</sup> Ver O`Toole. “American intergovernmental relations: an overview”. p. 3.

<sup>38</sup> Comparar O`Toole. “American intergovernmental relations: an overview”. p. 3.

<sup>39</sup> Comparar O`Toole. “American intergovernmental relations: an overview”. p. 3.

públicos. Y segundo, en un sentido amplio los condados tienen una participación en el gasto de los servicios sociales.<sup>40</sup>

Los recursos intergubernamentales cedidos por parte del nivel federal a los gobiernos subnacionales son de vital importancia dentro de las dinámicas fiscales intergubernamentales. De manera general, “la ayuda federal a los gobiernos estatales y locales se define como la asignación de recursos del gobierno federal para apoyar un programa estatal o local de servicios gubernamentales al público”<sup>41</sup>. Sin embargo, es importante resaltar que los estados también asignan amplias transferencias a sus gobiernos locales.

La ayuda federal es calificada por Wright de acuerdo al tipo de autorización. Se establece de esta forma que existen en la actualidad dos tipos de ayuda federal: los préstamos y las transferencias de ayuda.<sup>42</sup> En primer lugar, los préstamos y las garantías de préstamos se otorgan a proyectos correctamente concebidos. Y, en segundo lugar, las transferencias de ayuda o grants-in-aid, el tipo de ayuda federal de mayor relevancia, se divide en específicas y en generales. De manera general, se establece que las características de las transferencias federales son: la continuidad, que el control es ejercido por una agencia federal y la distribución de los recursos entre los estados o sus gobiernos locales se dan por medio de una fórmula, con base a recursos complementarios exigidos o en función a condiciones federales.<sup>43</sup>

Benton estudia la trascendencia de la visión del ex presidente George W. Bush de los ingresos de los niveles estatal y local. Probablemente, el legado más importante de George W. Bush está ligado a la ayuda federal. El incremento acelerado de esta fuente de ingresos para las esferas estatal y local solo tiene precedente en la administración de Carter, un poco más de 20 años atrás.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> Comparar Organization for Economic Co-operation and Development – OECD. “Fiscal relations across levels of government”. En: *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues*. 2007. p. 187.

<sup>41</sup> Ver Wright. *Para entender las relaciones intergubernamentales*. p. 302.

<sup>42</sup> Comparar Wright. *Para entender las relaciones intergubernamentales*. p. 315.

<sup>43</sup> Comparar Wright. *Para entender las relaciones intergubernamentales*. p. 316.

<sup>44</sup> Comparar Benton, Edwin J. “George W. Bush’s Federal Aid Legacy”. *Publius: The journal of Federalism*. Vol. 37, (Summer 2007). p. 373.

Ahora bien, una de las perspectivas que causa mayor interés de la actitud fiscal intergubernamental bajo la administración Bush corresponde a la ayuda federal dirigida especialmente y en ocasiones directamente hacia el nivel local. Benton, igualmente, establece que los ataques terroristas en el año 2001 pueden ser el punto de quiebre para la adopción de esta estrategia de transferencias hacia lo local. En el mismo sentido los dramáticos eventos ocurridos con el huracán Katrina podrían explicar esta nueva tendencia. Esto se debe a la lógica de que los ataques terroristas y los desastres naturales son eventos que se localizan en la esfera local.<sup>45</sup>

**1.2.2. Relaciones políticas de cooperación intergubernamentales.** El federalismo cooperativo es planteado desde la Constitución. Los “padres fundadores” le dieron importancia a la relación federal/estatal al momento de establecer, entre otras: que existirían dos senadores por estado, una cámara de representantes, que las legislaturas pudieran proponer enmiendas, etc.<sup>46</sup> Elazar determinó que el federalismo cooperativo corresponde a lo opuesto que el federalismo dual. Con esto quiso expresar que en la relación entre el nivel central y los estados existe una división estructural y de funciones.<sup>47</sup> En la misma dirección, expresó que parte fundamental de esta categoría de federalismo es la negociación debido a que éste es el medio para la cooperación entre estos dos niveles.<sup>48</sup>

La relación entre los gobiernos estatales y locales se instaure, no en la Constitución federal, sino mediante una decisión judicial de la Corte Suprema en 1819 cuando se estableció que “upheld the power of states to define the powers and obligations of local governments”<sup>49</sup>. Por supuesto, esta decisión se fundamenta en la Decima Enmienda Constitucional. Adicionalmente, la configuración de la relación estatal/local es ratificada por el juez Dillon del estado de Iowa, cuando manifestó que al no existir una base constitucional los gobiernos locales son “creatures of the state”<sup>50</sup>.

---

<sup>45</sup> Comparar Benton. “George W. Bush’s Federal Aid Legacy”. p. 386.

<sup>46</sup> Comparar Zimmerman, Joseph F. “National-State Relations: Cooperative Federalism in the Twentieth Century”. *Publius*, Vol. 31, (Spring, 2001) p. 19.

<sup>47</sup> Comparar Zimmerman. “National-State Relations: Cooperative Federalism in the Twentieth Century”. p. 17.

<sup>48</sup> Comparar Zimmerman. “National-State Relations: Cooperative Federalism in the Twentieth Century”. pp. 18-19.

<sup>49</sup> Ver Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 106.

<sup>50</sup> Ver Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 106.

Con el transcurso práctico de la Constitución nuevos desafíos institucionales han establecido nuevas funciones para los gobiernos. Aunque el federalismo establecido en la Carta Política solo contemplaba las relaciones entre el gobierno central y los estados, dejando con un rol básico y con poca relevancia a los gobiernos locales; los nuevos retos sociales, económicos y políticos han hecho que la relación entre la esfera federal y el nivel local florezca.<sup>51</sup>

La exclusión de los gobiernos locales en la época del establecimiento de la Constitución se debe a la baja relevancia demográfica y económica que se incluía dentro de las entidades territoriales locales. Sin embargo, la revolución industrial se tradujo en la urbanización del país estableciendo un cuadro de necesidades cercanas a la problemática urbana, como: el suministro de agua y la congestión.<sup>52</sup> A pesar, de que los gobiernos locales debían asumir nuevos y costosos gastos se mantenían como unidades administrativas excluidas del sistema.

La Gran Depresión fue el hito que marco al modelo de gobierno estadounidense en la medida que estableció un panorama en los gobiernos locales completamente devastador. Ni los gobiernos locales ni estatales contaban con los recursos necesarios para afrontar el turbio horizonte. El Presidente Roosevelt comprendió la situación e impulso el New Deal, implícitamente reestructurando los arreglos institucionales establecidos en la Constitución, instaurando una nueva relación entre el gobierno central y los gobiernos locales.<sup>53</sup>

Estos vínculos se han mantenido desde entonces. Esta ligadura política y económica se da alrededor de la ayuda federal a las ciudades, a través del cual se les otorgan fondos a los gobiernos locales si estos cumplen ciertos parámetros infundados por el gobierno federal. Las entidades locales han sido reiterativas, generalmente, en el alejamiento de sus políticas para tener acceso a la financiación federal.<sup>54</sup>

“Cooperative intergovernmental regimes have long involved not only federal-state interaction but also direct federal-local relations. This is hardly surprising, as localities are the primary site for many areas of public policy at the center of modern

---

<sup>51</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 103.

<sup>52</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 103.

<sup>53</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 104.

<sup>54</sup> Comparar Gerston. *American Federalism: A Concise Introduction*. p. 104.

life”<sup>55</sup>. Ahora bien, la relación de cooperación intergubernamental entre el nivel federal y local ha ido incrementando desde la política post 9/11.<sup>56</sup> La capacidad del nivel local en políticas federales ha venido siendo pertinente en políticas de: seguridad nacional, educación, desarrollo económico, telecomunicaciones, transporte y protección al medio ambiente.<sup>57</sup>

**1.2.3. Relaciones intergubernamentales de gestión cooperativa.** La gestión de los asuntos públicos a través de los diferentes niveles y sectores que pueden influenciar el actuar político estadounidense es todo un desafío. “While the resilience of federalism as a form of governance is undeniable-its shape and operation has caused and been caused by changing social, economic, and political trends (Watts 1996)-the search for appropriate management models within the changing processes of federalism remains a difficult task”<sup>58</sup>.

Sin embargo, Agranoff y McGuire instauran 4 modelos de gestión dentro del sistema americano: el modelo jerárquico (top-down), el benefactor-beneficiado (donor-recipient), el jurisdiccional (jurisdiction-based) y el de red (network). Los primeros dos modelos de gestión son los clásicos, mientras que los últimos, son modelos administrativos contemporáneos a los cambios políticos, económico y sociales naturales de una sociedad instaurada en el federalismo.<sup>59</sup>

Es primer modelo de gestión encontrado dentro de la dinámica intergubernamental estadounidense corresponde al modelo jerárquico (top-down model). Esta tipología administrativa se constituye bajo el control del gobierno central. Se instaura bajo el legado del modelo burocrático respondiendo a la cuestión de cómo desarrollar los objetivos del nivel federal por medio de las acciones de las autónomas

---

<sup>55</sup> Ver Davidson. “Cooperative Localism: Federal-Local Collaboration in an Era of State Sovereignty”. p. 968.

<sup>56</sup> Comparar Davidson. “Cooperative Localism: Federal-Local Collaboration in an Era of State Sovereignty”. p. 971.

<sup>57</sup> Comparar Davidson. “Cooperative Localism: Federal-Local Collaboration in an Era of State Sovereignty”. pp. 971-973.

<sup>58</sup> Ver Agranoff, Robert y McGuire, Michael. “American Federalism and the Search for Models of Management”. *Public Administration Review*. Vol. 61, (Nov. - Dec., 2001) p. 672.

<sup>59</sup> Comparar Agranoff y McGuire. “American Federalism and the Search for Models of Management”. p. 672.

esferas estatal y local.<sup>60</sup> El presente modelo es la manera más sencilla de dar solución a la presencia de ineficiencias administrativas, como: normatividad confusa y la duplicación de programas y de esfuerzos.<sup>61</sup>

El segundo modelo de gestión asociado al sistema intergubernamental de los Estados Unidos es el modelo de benefactor-beneficiado (donor-recipient model). La falta de coordinación y la tendencia mundial hacia la descentralización han establecido al sistema intergubernamental la necesidad de ajustar la autonomía e influencia de los varios niveles gubernamentales estadounidenses.<sup>62</sup> En definitiva, la participación conjunta de varios niveles, en donde uno es el financiador y el otro es el beneficiado, se fundamenta en que el beneficiado necesita dinero, pero el financiador, necesita quien tenga la capacidad de implementar la política.<sup>63</sup> Aunque existe un acomodo a la autonomía de los niveles subnacionales y estos tratan de consolidar las políticas locales, la voluntad del benefactor siempre se hace ver en las acciones de implementación.<sup>64</sup>

El modelo jurisdiccional (jurisdictional-based model), el tercer modelo de gestión encontrado alrededor de las relaciones intergubernamentales. Es un modelo que en la medida de que las decisiones sobre las políticas públicas se continúen descentralizando va a tener mayor relevancia.<sup>65</sup> El modelo jurisdiccional se fundamenta en que "grants in aid are just one policy instrument among many used to govern, and the federal government is just one governing actor among many in the intergovernmental system"<sup>66</sup>. Bajo esta idea, los gobernantes locales buscan los recursos y los actores necesarios para servir a su jurisdicción.<sup>67</sup> Así, la negociación es un instrumento importante dentro de este modelo de gestión. El contacto con varios niveles

---

<sup>60</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 673.

<sup>61</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 673.

<sup>62</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 674.

<sup>63</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 674.

<sup>64</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 674.

<sup>65</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 675.

<sup>66</sup> Ver Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 675.

<sup>67</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". pp. 674-675.

gubernamentales, agentes privados y no-gubernamentales hace necesario la negociación en dirección a obtener soluciones que beneficien a los actores involucrados.<sup>68</sup>

Por último, el modelo de gestión en red, también contemporáneo, establece a la interdependencia como la clave. De esta manera, la gestión de las políticas públicas se da por medio de diferentes actores, en donde ninguno tiene poder determinante, y en donde, con el uso de una estrategia de colaboración, se reúnen en función a un objetivo común.<sup>69</sup> La relevancia de este modelo se viene incrementando puesto que su nivel de efectividad es mayor a modelos administrativos tradicionales como el burocrático.<sup>70</sup>

Adicionalmente, es importante anotar que los dos últimos modelos, el jurisdiccional y el de red, son relevantes bajo los términos intergubernamentales y de gobernanza en un nuevo momento gerencial en el que se afirma que son importantes: la cooperación entre jurisdicciones y organizaciones; la responsabilidad compartida en diferentes proyectos; multiplicidad de líderes; y las interacciones voluntarias.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 675.

<sup>69</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 676.

<sup>70</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". p. 677.

<sup>71</sup> Comparar Agranoff y McGuire. "American Federalism and the Search for Models of Management". pp. 678-679.

## 2. RESULTADOS

### 2.1. ANTECEDENTES DE LA MIAMI RIVER COMMISSION: PROBLEMAS, RECOMENDACIONES Y CARACTERIZACIÓN DEL RÍO DE MIAMI

En dirección a comprender la naturaleza de la Miami River Commission (MRC) es importante comprender los antecedentes más trascendentales. Tal vez el factor más importante fue la Miami River Study Commission (MRSC). La legislatura del estado de Florida creó la MRSC para “[...] conduct a comprehensive study and review of the restoration and enhancement of the Miami River and Biscayne Bay”<sup>72</sup>. En la misma dirección se le otorgo a la comisión la potestad para buscar maneras apropiadas para la adecuada gestión de la restauración y mejora del Río de Miami y sus alrededores.<sup>73</sup>

La importancia del Río de Miami es definitiva en varias esferas que presentan continuos problemas como potencialidades. Además de la importancia histórica que constituye el río como inicio del alojamiento de personas a su alrededor; su relevancia se encuentra ubicada también en asuntos: comerciales, económicos, ambientales y de desarrollo urbano.<sup>74</sup> Sin embargo, los numerosos esfuerzos y estudios que se habían realizado para atender la problemática del Río de Miami no habían sido lo suficientemente fructíferos.

La MRSC determinó en 1998 mediante un reporte que el principal problema alrededor de todos los temas asociados al Río de Miami es la ausencia de liderazgo político por parte de las comisiones dedicadas al afluente establecidas por los gobiernos locales de la ciudad de Miami y el condado de Miami-Dade.<sup>75</sup> La MRSC comprendió que las soluciones están a la mano y, de esta manera, solo se requeriría de compromiso y cooperación.<sup>76</sup> En este orden de ideas, la MSRC hace anotaciones sobre los problemas y soluciones concretas. Propuestas que sería adoptadas por la legislatura estatal de Florida

---

<sup>72</sup> Ver Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. (Febrero, 1998) p. 1.

<sup>73</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 1.

<sup>74</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 2.

<sup>75</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 3.

<sup>76</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 3.

creando la Miami River Commission, principal factor dentro del cuadro de soluciones desarrollado.

De esta forma, los principales problemas que identifico la MRSC que debe atender la Miami River Commission fueron: la gestión, el dragado, la calidad del agua, la ejecución, los buques abandonados y el uso de la tierra y su desarrollo.<sup>77</sup> En primer lugar, la MRSC determina que el problema de la gestión de la cuenca se gesta en que el Río de Miami recae sobre 4 jurisdicciones diferentes (federal, estatal, municipal y de condado) y 36 agencias tienen responsabilidad sobre el afluente.<sup>78</sup> De esta manera, el problema de la administración del río se caracteriza por la inexistencia de una gestión unificada, de liderazgo político y de rendición de cuentas.<sup>79</sup> La solución que propuso en su momento la MRSC fue:

Create an effective and powerful coordinating commission that incorporates the viewpoints of all river constituencies, and has the active participation of elected officials who have the power to get things done. Established by state statute, this new commission should be designated as the official clearinghouse for all public policy and projects related to the Miami River. Its mission would be to unite all governmental agencies, businesses and residents to speak with one voice on river issues; to develop coordinated plans, priorities, programs, projects and budgets that will substantially improve the river area; and to act as the principal advocate and watchdog to ensure that river projects are funded and implemented in a proper and timely manner. This new commission should be named the "Miami River Commission" (MRC).<sup>80</sup>

El segundo problema que observo la MRSC fue el del dragado. La acumulación y contaminación de sedimentos se establece que trae problemas en la esfera económica y ambiental. La acumulación de sedimentos ha hecho al canal menos profundo y más angosto amenazando la industria del transporte marítimo.<sup>81</sup> Por otro lado, la continua contaminación de los sedimentos en el Río de Miami se han convertido en un peligro para el ecosistema de la Bahía de Biscayne, que a su vez pone en cuestión el comercio y el turismo local que se encuentran asociados a su salud urbana.<sup>82</sup>

La MRSC determina que la solución correcta es realizar un plan de dragado en fases, en donde, los actores locales deben ser quienes determinen sus prioridades. La MRC es comprendida como la entidad correcta para unir las partes en un consenso

---

<sup>77</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 4.

<sup>78</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 4.

<sup>79</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 4.

<sup>80</sup> Ver Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 4.

<sup>81</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p.6.

<sup>82</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p.6.

acerca de la división, fases y tiempos del dragado.<sup>83</sup> En la misma dirección se instituye que un fuerte liderazgo político debe ser ejercido por parte del municipio, condado y estado en la consecución de ayuda federal.<sup>84</sup>

El tercer problema clave del Río de Miami anotado en su reporte final por parte de la MRSC es que hace referencia a la calidad del agua. Los sedimentos y agua del río han excedido sistemáticamente los estándares de calidad de agua establecidos por el estado y el condado.<sup>85</sup> Adicionalmente, el río se ha convertido en la principal fuente de contaminación de la Bahía de Biscayne.<sup>86</sup> Es pertinente mencionar que la baja calidad del agua se debe a varios problemas: fugas de aguas residuales; vertidos ilegales; y, otros problemas relacionados con actividades rivereñas como: erosión de costas; malas prácticas de limpieza de usos de la tierra frente al río; y, el deterioro de buques y de estructuras marítimas.<sup>87</sup>

La MRSC expresa que son varios los intentos por menguar la contaminación del río realizados por varias agencias. Sin embargo, determina que la clave del éxito en esta materia es la ejecución coordinada del Quality Action Team (QAT) y de los empresarios.<sup>88</sup> La MRC debe ser activa en la consecución de fondos, el principal obstáculo encontrado, para otorgar una solución sostenible a este importante tópico.<sup>89</sup> De la misma manera, es importante el papel de la MRC en las actividades de dragado, de ejecución y los buques abandonados que también influyen directamente en la calidad del agua del Río de Miami.<sup>90</sup>

La ejecución de todas las actividades que se deben emprender en Río de Miami y sus alrededores, como se menciono previamente, involucran a cuatro jurisdicciones y cerca de 36 agencias. La MRSC que estableció que uno de los problemas que se encuentran alrededor del afluente hace referencia a la ejecución. En un puerto, como el que se encuentra en esta cuenca, en donde las actividades ilegales son numerosas y el

---

<sup>83</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p.6.

<sup>84</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p.6.

<sup>85</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

<sup>86</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

<sup>87</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

<sup>88</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

<sup>89</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

<sup>90</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 8.

arrojamiento de desechos sólidos es un grave problema; los funcionarios de estas agencias no son suficientes y no conocen las responsabilidades del resto para realizar una ejecución coordinada de todas las diligencias.<sup>91</sup>

De manera específica, la MRSC identifica al Quality Action Team y al Miami River Enforcement Group (MREG) como dos agencias exitosas al dar soluciones a problemas del río de manera cooperativa.<sup>92</sup> De la misma manera, anota que la MRC debe ser trascendental a la hora de conseguir los fondos necesarios para: oficiales de policía dedicados enteramente a la cuenca, para funcionarios necesarios para la ejecución de las actividades relacionadas al río y para desarrollar programas educativos a los residentes y empresarios relacionados con el afluente.<sup>93</sup>

Otro factor problemático que identifico la MRSC fue el de los numerosos buques que son abandonados en el Río de Miami. Este aparentemente simple problema se deriva en otros: en la seguridad de la navegación, de tipo ambiental y en el valor de las propiedades. La MRSC comprendió que las diversas agencias estatales y locales han tratado de dar solución a esta querrela pero se han encontrado con: una normatividad inconsistente, falta de fondos y ausencia de coordinación y liderazgo.

Justamente, la MRSC propone a la MRC como la entidad que pueda darle salida a este particular problema: preparando la legislación adecuada; adoptando las directrices del municipio y el condado para determinar la responsabilidad de los dueños del territorio aledaño donde es abandonado el buque; y, desarrollando, junto al estado, la consecución de fondos a través de un programa de transferencias federales.<sup>94</sup>

Por último, la MRSC encuentra, dentro de los asuntos relacionados con el Río de Miami, problemas asociados al desarrollo y los usos del suelo. "The haphazard juxtaposition of residential, commercial and industrial uses creates impacts that constrain business expansion and depress neighborhoods"<sup>95</sup>. Se comprende que las industrias vinculadas a la cuenca son relevantes para la economía local. De manera especial, se resalta que la industria marítima, totalmente dependiente de la ubicación riverena, no

---

<sup>91</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 9.

<sup>92</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 9.

<sup>93</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 10.

<sup>94</sup> Comparar Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". pp. 11-12.

<sup>95</sup> Ver Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". p. 13.

encuentra lugar para alojarse o reubicar dentro del condado de Miami-Dade.<sup>96</sup> También, se expresa la subutilización del atractivo turístico del río especialmente en el área del centro de la ciudad de Miami.<sup>97</sup> Por último, la MRSC anota que no existe un vínculo coherente y continuo entre espacio público y el acceso público.<sup>98</sup>

Las soluciones planteadas por la MRSC se fundamentan en “[t]he River traverses diverse segments of the city—from downtown, through densely populated neighborhoods, to the heavily industrialized area near the airport—each demanding different solutions for promoting development and revitalization”<sup>99</sup>. De esta manera, en el área del centro (downtown) la MRSC propone que el espacio público debe ser el eje de las actividades de vivienda, de comercio y de entretenimiento.<sup>100</sup> En la sección central del río, en donde el uso residencial prevalece, “[c]lose cooperation is required among government, residents and businesses to improve social and economic conditions”<sup>101</sup>.

Por otro lado, en la sección occidental se instituye que las políticas de usos del suelo y de desarrollo económico sobre las zonas rivereñas deben atender prioritariamente las diversas industrias marítimas.<sup>102</sup> Adicionalmente, se establece que el desarrollo de una red de espacio público debe ser común a lo largo del río.<sup>103</sup>

Es importante hacer claro que se pretende por parte de la MRSC en el momento que la MRC sea importante en la consecución de diferentes tipos de fondos para lograr varios de estos objetivos, especialmente el del espacio público; pero, también en la tarea de planeación en conjunto con el municipio de Miami y el condado de Miami-Dade.<sup>104</sup>

---

<sup>96</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>97</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>98</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>99</sup> Ver Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>100</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

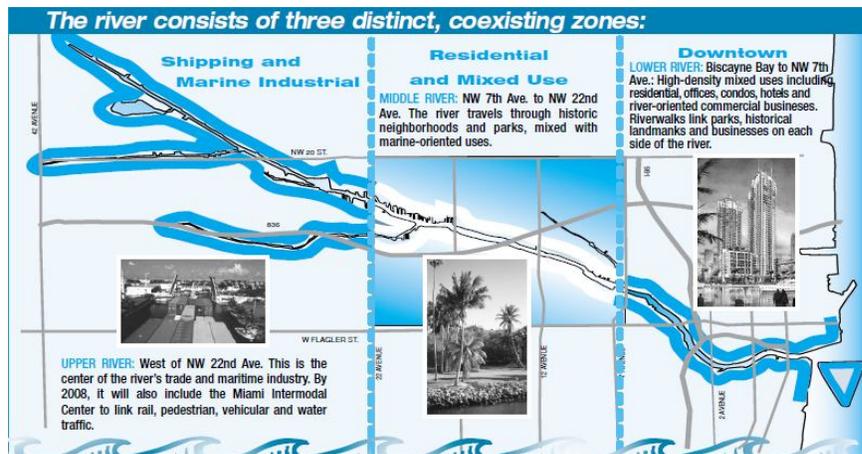
<sup>101</sup> Ver Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>102</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>103</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

<sup>104</sup> Comparar Miami River Study Commission. “Miami River Study Commission Report”. p. 13.

**Gráfica 1. Zonas alrededor del Río de Miami.**



Fuente: MRC. "One River One Voice". 2003.

## 2.2. NORMATIVIDAD DE LA MIAMI RIVER COMMISSION

El año de 1998 es entonces el momento en el que la legislatura del estado de Florida toma en cuenta las propuestas de la MRSC y crea la Miami River Commission (MRC). Esta fue incluida en los Estatutos de Florida instaurando la composición, los objetivos, la misión y otros aspectos relevantes para comprender la naturaleza de la comisión. De manera general, se establece a la MRC como la institución oficial que coordina todas las políticas públicas y proyectos asociada al Río de Miami.<sup>105</sup> Adicionalmente, se establece como la entidad que debe desarrollar coordinadamente planes, prioridades, programas proyectos y presupuestos de manera eficiente y eficaz.<sup>106</sup>

El comité de política de la MRC debe entre otras (Anexo 1): "[c]onsolidate existing plans, programs, and proposals into a coordinated strategic plan for improvement of the Miami River and surrounding areas, addressing environmental, economic, social, recreational, and aesthetic issues"<sup>107</sup>. En esta dirección la normatividad respecto de la MRC acepta la relación intrínseca del Río de Miami con dos jurisdicciones particularmente, la ciudad de Miami y el Condado de Miami-Dade. Establece el

<sup>105</sup> Comparar Legislatura de Florida. "Florida Statutes". Sección 163.06.

<sup>106</sup> Comparar Legislatura de Florida. "Florida Statutes". Sección 163.06.

<sup>107</sup> Ver Legislatura de Florida. "Florida Statutes". Sección 163.06.

propósito para la comisión de conseguir mediante la coordinación de las dos anteriores jurisdicciones y el estado de Florida de conseguir el 20% de los fondos para la esfera medioambiental (el 80% es financiado por el gobierno federal).<sup>108</sup>

De la misma manera, el municipio de Miami y el condado de Miami-Dade van a tener un papel altamente relevante en el propósito de la MRC de revitalizar y mantener el desarrollo urbano del área circundante al Río de Miami por medio de un plan intergubernamental que afecte varias esferas de la salud urbana como los componentes: cultural, recreacional, económico y de transporte.<sup>109</sup> Se instituye entonces que la MRC debe trabajar en conjunto con los dos gobiernos locales en el desarrollo principalmente de: “[...] urban infill and redevelopment plan [...] [UIP]”<sup>110</sup>.

### **2.3. URBAN INFILL PLAN**

El Urban Infill and Redevelopment Plan – UIP – es un esfuerzo multijurisdiccional para determinar un único plan para el futuro desarrollo del Río de Miami. De manera especial, la MRC, el condado de Miami-Dade y la ciudad de Miami participan en la creación de este plan junto a propietarios de residencias, empresarios y el sector de la industria marítima.<sup>111</sup>

The Miami River Corridor Urban Infill Plan is a collaborative effort of the City of Miami, Miami-Dade County and the Miami River Commission (MRC) to guide land use and change along this important regional waterway, which was made possible by the execution of a joint planning agreement between the three entities. Bringing together community input and the technical expertise of City, County, and the MRC, the plan addresses issues related to housing, transportation, economic development, crime prevention, neighborhood conservation and revitalization, open space and recreation, the protection and enhancement of the natural environment and maintaining the character of this working River.<sup>112</sup>

El plan, entonces, tiene como objetivo concentrar los esfuerzos de todos los sectores previamente mencionados en varias esferas generales: el transporte, la vivienda y el medio ambiente relacionado con el Río de Miami. Es importante anotar que también

---

<sup>108</sup> Comparar Legislatura de Florida. “Florida Statutes”. Sección 163.065.

<sup>109</sup> Comparar Legislatura de Florida. “Florida Statutes”. Sección 163.065.

<sup>110</sup> Ver Legislatura de Florida. “Florida Statutes”. Sección 163.065.

<sup>111</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. 2002. p. 1. Documento Electrónico.

<sup>112</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 4. Documento Electrónico.

se establecen tanto estrategias de financiación (privada y pública), como estrategias de implementación.<sup>113</sup>

El establecimiento de este plan, es importante mencionar, se estructura sobre planes previos (Miami River Greenway Action Plan, Miami River Master Plan, Miami River Study Commission Report and Miami River Commission's Water Quality Improvement Plan), pero en especial, sobre la base de las siguientes premisas: *el Río de Miami es nuestro hogar, el Río de Miami es un río de trabajo, el Río de Miami es un destino, el Río de Miami es un importante recurso ambiental en riesgo, el Río de Miami es un recurso económico y el Río de Miami hace parte de nuestra herencia.*<sup>114</sup>

*El Río de Miami es nuestro hogar*, es la primera premisa sobre la que se fundamenta el UIP. Esta sencilla frase indica dentro del plan el deseo de incentivar la propiedad de unidades residenciales, la mejora de vecindarios y el incremento del acceso a los frentes del río a través del desarrollo del Miami River Greenway. La segunda premisa, *el Río de Miami es un río de trabajo*, hace referencia a la creación de nueva zonificación y de usos del suelo dedicados al sector industrial en terrenos aún no incorporados del condado de Miami-Dade en la sección de la industria marítima.<sup>115</sup>

En tercer lugar, *el Río de Miami es un destino*, corresponde a la idea de las autoridades y de los otros sectores involucrados de observar a la cuenca como un destino especial que atraiga tanto a personas como diversas actividades, incrementando la dinámica económica del sector. En cuarto lugar, *el Río de Miami es un importante recurso ambiental en riesgo*, es uno de los elementos más importantes para tener en cuenta dentro del plan. El UIP establece numerosos pasos a seguir en dirección al desarrollo ambiental del Río de Miami como eje del desarrollo sostenible del resto de programas.<sup>116</sup>

En quinto lugar, nos encontramos con la premisa del *Río de Miami es un recurso económico*. Ésta direcciona el plan hacia el establecimiento del turismo y de propiedades de

---

<sup>113</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". pp. 4-5. Documento Electrónico.

<sup>114</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 1. Documento Electrónico.

<sup>115</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 1. Documento Electrónico.

<sup>116</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 1. Documento Electrónico.

alto valor como base para instaurar al río como gran impulsor de la economía local. En esta tarea serán relevantes los adelantos en sistema de transporte y de acceso al río para continuar aumentando el valor del suelo dentro del área de acción del UIP. Por último, la premisa *el Río de Miami hace parte de nuestra herencia* se manifiesta dentro del plan en el establecimiento de distritos de preservación histórica; comprendiendo que así como el río representa el pasado, también, personifica el futuro.<sup>117</sup>

De esta manera, el UIP establece como su principal objetivo la constitución de una visión unificada del desarrollo futuro del Río de Miami. Adicionalmente, por medio de esta visión, instauro los mecanismos para cumplir los siguientes objetivos: promover y proteger los intereses del río; incentivar el redesarrollo responsable dentro del área de acción del UIP; estimular la inversión privada y pública en el río; ampliar la atención pública del río, mejorar la percepción pública del río; y, definir y proteger la calidad de vida alrededor del río.<sup>118</sup>

## Gráfica 2. Área de estudio y trabajo del UIP.



Fuente: MRC. "Urban Infill Plan". 2002. p. 4.

<sup>117</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 1. Documento Electrónico.

<sup>118</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". pp. 1-2. Documento Electrónico.

**2.3.1. Transporte.** El tema del transporte es uno de los componentes principales del UIP. De manera general, se plantea la visión del sistema multimodal en el corredor del Río de Miami. Se entiende que el acceso público a lo largo del río por todos los medios posibles (a pie, bicicleta, barco, auto, bus, tren y avión) junto a vivienda de calidad, entretenimiento y empleo mejorará la calidad de vida para los habitantes en el área de acción del plan.<sup>119</sup>

Este sistema multimodal planteado corresponde a 5,5 millas de la vía acuática constituida por el Río de Miami, 11 millas de vías y 11 millas del greenway planteado en un previo plan de acción. Este sistema de movilidad, que tiene como eje el río, pretende en convertirse en el único sistema multimodal que conecte, en dirección este – oeste, el aeropuerto con el centro de la ciudad de Miami. Adicionalmente, es pertinente mencionar que todos los patrones de desarrollo del uso del suelo son respetados por el UIP asumiendo el conocimiento pleno de las características de las tres regiones del río; y, comprendiendo que el transporte es el elemento que une a cada sección del Río de Miami.<sup>120</sup>

El esfuerzo de coordinación y de financiación que se debe realizar por todas las agencias involucradas para instaurar más de 27 millas de infraestructura de transporte multimodal es grande. De esta forma, se establece que el Metropolitan Planning Organization – MPO – es una agencia clave en el desarrollo de todos los proyectos plantados bajo esta visión y que los fondos pueden ser adquiridos a través del Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21), un fondo de ayuda federal dedicado al transporte.<sup>121</sup>

Los otros temas que tiene en cuenta el plan en el componente de transporte son: el transporte vehicular, la conexión a través del río, la red de greenways, el transporte público y el transporte marino.

El UIP, en cuanto al transporte vehicular del corredor del Río de Miami, busca dar solución a los problemas de los barrios circundantes. Pretende generar acceso al río y

---

<sup>119</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 56. Documento Electrónico.

<sup>120</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 56. Documento Electrónico.

<sup>121</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 56. Documento Electrónico.

zonas verdes, controlar el tráfico vehicular en términos de velocidad y modificar vías con el objetivo de impulsar el redesarrollo en algunos sectores.<sup>122</sup> De manera particular se presta atención al control del tráfico vehicular debido a la existencia del proyecto de la creación de un sistema de greenway. Este sistema traerá un alto flujo de peatones y, así, la posibilidad de un mayor número de accidentes con vehículos. De allí, la relevancia de lo que ellos llaman *traffic calming* en donde las zonas de baja velocidad, los pasajes peatonales a nivel y la reestructuración de algunas vías son las previsiones principales.<sup>123</sup>

Por otro lado, el UIP plantea una estrategia con referencia a la conexión de las vías a través del río. En este tópico las autoridades se encuentran con un problema en relación con la conexión por medio de puentes. “An inverse relationship exists with marine traffic and vehicular traffic. As marine traffic increases the frequency of bridge openings increases, resulting in slow downs and delays in vehicle traffic”<sup>124</sup>. Se contemplan tres soluciones para la construcción o renovación de puentes: la no construcción o remoción, túneles y la construcción de puentes basculares.

En primer lugar, la no construcción de un nuevo puente o la eliminación de uno ya existente se establecen como la primera opción. En la medida que haya menos puentes mejorará el tráfico marino, que se espera aumente en el tiempo, aunque tiene una contra parte en el tráfico vehicular.<sup>125</sup> De allí, la segunda opción, los túneles. Esta iniciativa se fundamenta en la visión holística del plan en la que se evidencia que “[...] the future development, the existing neighborhoods, vehicular and marine transportation would all benefit by the construction of tunnels to replace failing or proposed bridges”<sup>126</sup>. De esta manera, tanto el tráfico vehicular como el marino tendrían la eficiencia que se requiere.

---

<sup>122</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. pp. 60-61. Documento Electrónico.

<sup>123</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 62. Documento Electrónico.

<sup>124</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 63. Documento Electrónico.

<sup>125</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 63. Documento Electrónico.

<sup>126</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 63. Documento Electrónico.

Como tercera opción se establece la construcción de puentes basculares. Este tipo de puentes solo deben ser considerados cuando ninguna de las anteriores opciones se vista como posible por las agencias gubernamentales encargadas. De ser construidos nuevos puentes basculares estos deben tener una altura mínima de 23 pies sobre el nivel del agua más alto. Adicionalmente, se contempla la posibilidad de componer puentes ya existentes con los parámetros de U.S. Coast Guard (75 pies de altura sobre el nivel más alto del agua); a pesar del impacto negativo sobre el sector comercial, turístico y de industrias marinas.<sup>127</sup>

El greenway planteado para el área circundante al Río de Miami es altamente relevante debido a los diferentes momentos de conexión que se darían. El enlace con la red de greenways del resto del condado, con la red de ciclovías, con los parques; así como con espacios urbanos (barrios multiculturales, universidades, el aeropuerto, Miami Beach, etc.) hacen de este particular greenway un sección especial del transporte.<sup>128</sup> De allí, que el UIP recomienda que la implementación del greenway sea guiado por el Miami River Greenway Action Plan, realizado por las mismas tres agencias que realizan el UIP. De esta manera, es ahora pertinente anotar sobre la financiación de este proyecto. Debido al impacto sobre el transporte vehicular y al sistema de stormwater los proyectos pueden asociarse con el fondo FY2003 Capital Improvement Plans.<sup>129</sup>

Otro factor importante dentro de la sección de transporte es el de transporte público. De manera general, el UIP realiza anotaciones sobre las oportunidades de incrementar el servicio del Metrorail (servicio de tren rápido) y de servicio de bus en la zona de estudio. Las autoridades recomiendan varios programas. En primer lugar, se plantea la extensión del horario del servicio del Metrorail con el objetivo de incentivar la actividad peatonal en el corredor del Río de Miami.<sup>130</sup>

---

<sup>127</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 63. Documento Electrónico.

<sup>128</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 64. Documento Electrónico.

<sup>129</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 65. Documento Electrónico.

<sup>130</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 66. Documento Electrónico.

En segundo lugar, a través del UIP, se propone realizar un vínculo entre el Metrorail y el Orange Bowl (lugar de eventos masivos) para generar un enlace más contundente entre el transporte público y este lugar de eventos. A su vez, esta unión traería consecuencias positivas en el transporte en términos de lugares de parqueo al existir una cercanía entre el Orange Bowl y el Jackson Memorial Medical Campus de manera que cuando no haya eventos el parqueadero del Orange Bowl sea utilizado por este centro médico.<sup>131</sup>

En tercer lugar, se recomienda la construcción de una nueva estación del Metrorail, en asociación con el Miami-Dade Transit Authority – MDTA –, en la medida que se tienen planeadas 1,200 nuevas unidades residenciales al este del Río de Miami que traerán una nueva demanda.<sup>132</sup> Por último, el UIP establece que se debe asegurar un ingreso para el transporte público para poder acceder a fondos federales que financien un sistema de transporte público que sirva a la comunidad del río.<sup>133</sup>

El último factor que trata la sección de transporte del UIP es el del transporte marino. En términos generales el plan busca proteger los usos marítimos existentes e impulsar el transporte marino de recreación y de transporte público. La importancia del sector industrial marino a lo largo del Río de Miami se justifica en el transporte de cerca de 4 billones de dólares (2002) anuales. De allí, la relevancia de proteger e incentivar los usos del suelo en esta dirección. Asimismo, los numerosos proyectos de vivienda y de usos mixtos que están planeados desarrollan una demanda para usos recreacionales del río más amplios. En esta dirección se encuentran las recomendaciones puntuales de UIP.<sup>134</sup>

Las recomendaciones se dirigen hacia el mantenimiento de los usos marítimos existentes en el río. De esta manera, se busca que se generen regulaciones zonificadas para los usos dependientes del acceso al río; incentivando el desarrollo de rampas,

---

<sup>131</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 66. Documento Electrónico.

<sup>132</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 66. Documento Electrónico.

<sup>133</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 66. Documento Electrónico.

<sup>134</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 67. Documento Electrónico.

puertos y de lugares de almacenamiento seco de botes con nuevas tasas. Es importante mencionar la relevancia que tiene la responsabilidad ambiental en el cuidado de los manatíes en la búsqueda de un mayor tráfico marino, de puertos y de rampas.<sup>135</sup>

También se recomienda financiar el servicio de bus acuático en un primer momento para que funcione en la región baja del río, en donde se tienen planeados el mayor número de proyectos de vivienda. Sin embargo, la visión a largo plazo del bus acuático busca que se encuentre conectado con lugares tan importantes como Miami Beach, Miami Intermodal Center y el Puerto de Miami, en donde, los pasajeros de los cruceros podrían arribar a Miami por este medio y conocer todos los destinos en el viaje por el Río de Miami.<sup>136</sup>

**2.3.2. Los barrios.** Esta sección del plan dedicada a los barrios a lo largo del Río de Miami tiene como propósito mejorar la calidad de vida de los residentes y de los negocios de la zona. Aunque el área de estudio del plan se encuentra en términos generales en condiciones aceptables; las autoridades consideran que hay muchos campos en los cuales avanzar. De manera general, las materias de desarrollo son: organización barrial, desarrollo físico de la vivienda, la calidad de servicios prestados en los barrios, mejorar las condiciones policivas en la zona, la prevención del crimen y ampliar la calidad y disponibilidad de oportunidades de educación.<sup>137</sup>

Una de las primeras recomendaciones puntuales que realizan las autoridades a través del UIP se refiere a la vivienda. En primer lugar, se hace énfasis en el mejoramiento de las condiciones del mercado residencial existente. Segundo, las recomendaciones van dirigidas a dar uso eficiente de las pocas zonas disponibles para nuevos desarrollos habitacionales. Se anota que las nuevas construcciones requieren de un esfuerzo creativo de diseño y de financiación para mantener el carácter de casa región

---

<sup>135</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 67. Documento Electrónico.

<sup>136</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 67. Documento Electrónico.

<sup>137</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 68. Documento Electrónico.

del río, pero que a su vez, por medio del establecimiento de usos mixtos, genere servicios complementarios a los barrios.<sup>138</sup>

Por último, se recomienda redesarrollar las megamanzanas construidas en las décadas de los 60 y 70 que se encuentran en condiciones desfavorables. Se determina que con la apropiada planeación y ejecución del redesarrollo de estas megamanzanas se puede instaurar un mayor número de unidades residenciales. Unidades que deben ser asequibles a varios niveles socioeconómicos, que cuenten con mayor seguridad, que se encuentren mejor conectadas con sus alrededores y que generen nuevas oportunidades comerciales.<sup>139</sup>

Otro elemento importante en la sección del UIP dedicada a los barrios corresponde a la prevención del crimen. La percepción de inseguridad en el corredor del Río de Miami es generalizada. De allí, que las recomendaciones puntuales sobre este tema van más allá de políticas policivas. Se considera que el cambio físico del ambiente puede ser determinante al momento de detener las actividades delictivas y mejorar la percepción de seguridad de los habitantes. De esta manera, el UIP propone asumir los postulados del Crime Prevention Through Environmental Design – CPTED –.<sup>140</sup>

Los principales elementos que componen el concepto de CPTED son: la iluminación, los sonidos, los bordes, la textura, las posiciones elevadas, el color, las relaciones asimétricas y la calidad de la apariencia.<sup>141</sup> Se determina que “[i]f implemented correctly in the design process, the CPTED principles will result in natural access control, natural surveillance, and territorial reinforcement”<sup>142</sup>.

Así, puntualmente el UIP establece como recomendaciones la adopción de los principios del CPTED por parte de los gobiernos locales en sus códigos de desarrollo de nuevos proyectos. Asimismo, propone una revisión del proceso de adopción de los

---

<sup>138</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. pp. 68-69. Documento Electrónico.

<sup>139</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 69. Documento Electrónico.

<sup>140</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 70. Documento Electrónico.

<sup>141</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 70. Documento Electrónico.

<sup>142</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 70. Documento Electrónico.

elementos del CPTED sobre todos los proyectos alrededor del Río de Miami por parte de: la policía; el departamento de bomberos; la agencia de planificación y zonificación; y las autoridades del Metro.<sup>143</sup>

Adicionalmente, el UIP se une a los esfuerzos realizados por medio de la operación River Walk. Programa creado en el 2001 en el que participan múltiples agencias para establecer un ambiente seguro para la comunidad y negocios del Río de Miami. Este programa se estableció 4 objetivos que son coherentes con la meta del UIP: ejecución eficiente de la ley, mejorar los códigos medioambientales, proporcionar el desarrollo económico y establecer un programa de prevención de drogas.<sup>144</sup>

El último factor que se implementa el UIP en la sección de los barrios es el de la educación. Dentro del área de estudio se encuentran 21 escuelas públicas, en donde, buena parte ha obtenido evaluaciones deficientes. Con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la comunidad juvenil del Río de Miami, de no alejar a las familias con jóvenes del sector y de irrumpir la compra de inmuebles en el sector por parte de familias con personas en edad escolar; la MRC junto a el condado de Miami-Dade y la ciudad de Miami desarrollaran un plan educativo.<sup>145</sup>

**2.3.3. Medio Ambiente.** Ahora corresponde mostrar los elementos más importantes que trata el UIP acerca del medio ambiente del Río de Miami. "A critical component to the success of the Miami River Corridor Urban Infill Plan is major improvements to the natural environment"<sup>146</sup>. La importancia del medio ambiente resulta indiscutible para el éxito del UIP. De allí, los numerosos programas que se dediquen al tema.

Uno de los tópicos más relevantes es el del dragado del río con el objetivo de mantener los 15 pies de profundidad para permitir la navegación en el Miami River' s Federal Navigable Channel. Simultáneamente, el programa de dragado tiene influencia

---

<sup>143</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 70. Documento Electrónico.

<sup>144</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 72. Documento Electrónico.

<sup>145</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 72. Documento Electrónico.

<sup>146</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 74. Documento Electrónico.

sobre el mejor acondicionamiento ambiental del río al remover 600,000 yardas cubicas de sedimentos contaminados.<sup>147</sup> La segunda materia importante en esta sección corresponde al sistema de alcantarillado y aguas lluvia. El Miami River Basin Water Quality Improvement Report realizado por numerosas agencias, incluida la MRC, establecen 33 recomendaciones con un costo cercano a los 19 millones de dólares.<sup>148</sup>

El tercer elemento que se trae a consideración por el UIP hace referencia al programa Miami Cleanup Vessel. Este bote de limpieza tiene varios propósitos: la limpieza de los residuos sólidos por el sistema de aguas lluvias y por vertimientos ilegales, remover las manchas de aceite de la superficie del agua del río y ser los vigilante ambiental. El programa aunque sencillo tiene una alta trascendencia en el éxito del redesarrollo propuesto por el UIP al establecer unas condiciones favorables no solo ambientales, sino también estéticas en el Río de Miami.<sup>149</sup>

Como cuarto factor relevante en el tema medioambiental del Río de Miami el UIP considera que se deben generar el mayor número posible de áreas verdes. "Since greenspace is permeable surface, it is critical to replenish our water source, the Biscayne Bay Aquifer. In addition, the trees and landscaping found in greenspace improve air quality. Therefore, additional greenspace results in improving the natural environment"<sup>150</sup>.

Otro elemento importante en la protección del medio ambiente asociado al Río de Miami es el de la educación medioambiental. Varias agencias han implementado por varios años diferentes momentos educativos relacionados con el medioambiente del río. "The Florida Fish and Wildlife Conservation Commission Advisory Council on Environmental Education, the Florida Inland Navigation District, and Miami-Dade

---

<sup>147</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 74. Documento Electrónico.

<sup>148</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 74. Documento Electrónico.

<sup>149</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 74. Documento Electrónico.

<sup>150</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 74. Documento Electrónico.

County have recurring grant programs for funding selected environmental education topics”<sup>151</sup>.

De igual manera, la MRC y el South Florida Water Management District ha tenido fuentes de financiación para sus proyectos educativos ambientales. De manera especial, es importante agregar que se desarrollan anualmente eventos ambientales con la comunidad generando un acercamiento especial de esta con el río (Miami Riverday, Earth Day, Baynanza, y el Honorable Representative Ileana Ros-Lehtinen’ s Annual River Clean-Up).<sup>152</sup>

Otro facto importante en la sección del medio ambiente del Río de Miami comprendido en el UIP corresponde al Comprehensive Everglades Restoration Plan – CERP –. La aprobación de este plan por el Congreso federal de los Estados Unidos tiene trascendencia en la medida que el Río de Miami tiene una influencia directa sobre el bienestar de la bahía de Biscayne. Es importante anotar que las posibilidades de obtener financiación para este plan son variadas ya que además de comprenderse en un plan designado desde la esfera federal; el Río de Miami es incluido dentro del South Florida Water Management District lo que hace posible obtener recursos por medio de ayuda federal y de otras transferencias intergubernamentales.<sup>153</sup>

Por último, el UIP hace énfasis en la protección a de los manatíes, de los cuales el Río de Miami se convierte en su hábitat en partes del año. Se anota que se debe mantener Miami-Dade County Manatee Protection Plan, en donde, a pesar del carácter urbano del río de insta a la disminución de la mortalidad de estos animales causadas por actividades humanas.<sup>154</sup>

**2.3.4. Estructura de gobierno y estrategia de implementación.** El UIP establece también la manera como debe ser afrontado este plan urbano. Esta sección del plan muestra entonces las responsabilidades gubernamentales existentes y una serie de

---

<sup>151</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 75. Documento Electrónico.

<sup>152</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 75. Documento Electrónico.

<sup>153</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 76. Documento Electrónico.

<sup>154</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 76. Documento Electrónico.

recomendaciones estructurales con el objetivo de asegurar la apropiada implementación de éste. En este sentido, se establece la importancia de: la relación que se debe dar entre las organizaciones públicas, privadas y no-gubernamentales; la adopción del plan formalmente por parte de la ciudad de Miami y del condado de Miami-Dade; y la coordinación máxima para obtener nuevos recursos.<sup>155</sup>

For many, the issue of governance over the Miami River Corridor is one of the main reasons that significant revitalization has not occurred. The history of the Corridor is a classic example of multiple units of government being assigned limited jurisdiction over single issues and no one agency or combination of agencies having the responsibility and accountability to see that intergovernmental coordination happens and that progress is made on difficult issues.<sup>156</sup>

De esta forma, la coordinación y colaboración se conforman como los ejes de manejo del corredor del Río de Miami. Principalmente, es importante establecer que las responsabilidades se mantendrán como se encontraban previo al desarrollo del UIP. Así, el sector de la salud, de la seguridad y del bienestar serán sectores en los que la ciudad y el condado mantendrán sus responsabilidades. De la misma manera, la estructura de gobierno planteada por el UIP comprende que el gobierno federal seguirá siendo responsable de la navegación, inmigración y de la seguridad nacional, así como el gobierno estatal, seguirá teniendo jurisdicción sobre la legislación en temas ambientales.<sup>157</sup>

Adicionalmente, en aras de asegurar la eficiente implementación del plan se recomienda la creación de nuevas responsabilidades para el monitoreo, la creación de un programa financiero integral de 5 años y la constitución de un grupo de trabajo que de guía a la implementación del plan (Miami River Urban Infill Working Group).<sup>158</sup>

**2.3.5. Financiación e inversión.** Otro de los elementos claves para el apropiado manejo del UIP corresponde a la financiación de todos los elementos incluidos en el plan. De esta manera, la legislatura estatal de Florida instauro incentivos económicos a los gobiernos locales para la adopción de UIP. Así, se establecen

---

<sup>155</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 77. Documento Electrónico.

<sup>156</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 77. Documento Electrónico.

<sup>157</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 77. Documento Electrónico.

<sup>158</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". pp. 77-79. Documento Electrónico.

principalmente la capacidad de instaurar revenue bonds y hacer uso del tax increment financing – TIF – para la implementación a cabalidad del plan.<sup>159</sup>

Within a TIF district, a base year is designated when the district is created. Property tax revenue going to local governments for general municipal services are essentially “frozen” at the base year level. In subsequent years, the growth or “increment” in property tax revenue above base year collections may be set aside for use solely within the TIF district. The incremental or TIF revenue can be used to pay for specific improvements and/or issue bonds to facilitate new investment. Florida law allows local governments flexibility in creating a TIF district to meet the needs of the area: the increment captured in a TIF may range from 50% to 95% of the total tax growth and the duration of a TIF may range from 10 to 40 years.<sup>160</sup>

Para esto es necesario la constitución distrito TIF como mecanismo para asumir el costo de infraestructura y de compra de predios. MRC junto a la ciudad y el condado han estudiado esta estrategia de financiación y han determinado que esta puede generar ingresos, en el mejor de los casos, por 1,104,000,000 dólares en 30 años. Estos recursos pueden ser utilizados, entre otros, para financiar: la sección local del dragado del río, la modernización del alcantarillado, la construcción del Miami Greenway, el redesarrollo de las áreas de oportunidad y la nueva estructura de gobierno planteada para aliviar las cargas económicas sobre los gobiernos locales al desarrollar el Miami River Greenway.<sup>161</sup>

Adicionalmente, el UIP instaura otro método de financiación, el mecanismo acordado consiste en la creación de un fondo que es asumido por un porcentaje de la renta pagada por los propietarios como parte del desarrollo de Bayside Marketplace. Este fondo (Bayfront and Riverfront Lands Acquisition Trust Fund) es exclusivamente para la adquisición de territorios que permitan el acceso y el disfrute del Río de Miami y sus alrededores.<sup>162</sup>

Además de los anteriores métodos de financiación de los proyectos planteado en el UIP se encuentran otros mecanismos de vital importancia, la ayuda federal y estatal. Este instrumento de financiación corresponde a la naturaleza intergubernamental del

---

<sup>159</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 83. Documento Electrónico.

<sup>160</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 83. Documento Electrónico.

<sup>161</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 83. Documento Electrónico.

<sup>162</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. “Miami River Corridor Urban Infill Plan”. p. 84. Documento Electrónico.

manejo de los asuntos públicos en los Estados Unidos. El UIP hace un listado de las posibles categorías de ayuda intergubernamental en las que pueden participar tanto los gobiernos estatal y locales como el sector privado y las organizaciones comunitarias con el objetivo de hacer realidad el UIP.

La inversión en el Miami River Corridor debe ser amplia para obtener todos los resultados que se esperan sobre la calidad de vida de los habitantes y empresarios que tienen en el Río de Miami su hogar, empresa o trabajo. De manera general, el UIP establece que se debe emprender tanto inversión pública como privada. La inversión pública, clave en el incentivo de la inversión privada, se explica de la siguiente manera:

As previously noted, constructing the greenway, dredging the River, and developing the intermodal center are major public initiatives that will enhance the value of the River Corridor overall. Additionally, public investment associated with the design of public buildings and spaces not only will dramatically enhance the value of property within the Miami River Corridor but will greatly enhance quality of life. The corridor will become not only more beautiful but safer and more functional as well. The public sector must 'set the bar' higher for private sector development through a heightened quality of design on all public projects.<sup>163</sup>

In addition [...], this Infill Plan recommends new protective zoning for water dependent and water related businesses in unincorporated Dade County, sending a clear message to the River's water dependent businesses and their costumers that they are here to stay with the support of the local, state and federal governments.<sup>164</sup>

De esta manera, se constituye una serie de arreglos institucionales para desarrollar todo el potencial del corredor del Río de Miami, en donde, los sectores público y privado deben actuar como verdaderos líderes cívicos en un ambiente de cooperación para poder dar desarrollo a este plan estratégico.<sup>165</sup>

**2.3.6. Implementación del UIP.** La implementación del UIP es un asunto fundamental por observar. Mediante la mirada a la ejecución del UIP y todos los planes que este reúne se puede apreciar con mayor certeza la importante influencia que tienen los diferentes modos de cooperación intergubernamental en la aplicación del MIC en el Río de Miami. La MRC realiza anualmente un documento que reporta la ejecución de todos los planes y grupos de trabajo en el área de estudio.

---

<sup>163</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 50. Documento Electrónico.

<sup>164</sup> Ver Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 2. Documento Electrónico.

<sup>165</sup> Comparar Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". p. 44. Documento Electrónico.

a. *Un buen comienzo.* El año de 2003 es el primer momento en el que el UIP y los planes que acoge pueden empezar a verse implementados. El comienzo fue fantástico. Un tercio de los proyectos incluidos en el UIP fue completado o tuvo un importante avance para este año; el UIP fue premiado con el Award of Excellence que otorga la American Society of Landscape Architects; se empezaron a implementar el Miami River Corridor Urban Infill Plan, el Miami River Greenway Action Plan y el Miami River Basin Water Quality Improvement Report; y, por último, “[i]n one year, developers and governments have incorporated the plan into planning \$2.65 billion in new developments, including 7,000 planned residential units”<sup>166</sup>.

En referencia a los greenways, el desarrollo dotacional de parques de diversas escalas se resalta al influir en la compra de unidades residenciales adyacentes al Río de Miami, en donde, un alto porcentaje de los proyectos de construcción han sido vendidos casi que en su totalidad.<sup>167</sup> Otro elemento importante en la esfera medioambiental fue implementado desde el 2003. El Scavenger 2000 es un bote que hace parte del proyecto de limpieza del Río de Miami en el que la MRC, la ciudad de Miami, la FEFC y el South Florida Water Management District unieron esfuerzos logísticos y financieros para remover 2126 pies cúbicos de basura, eliminar 133 amenazas a la navegación y tratar 123.6 millones de galones de agua.<sup>168</sup> Asimismo, el proyecto de renovación de alcantarillado comenzó en el 2003 completando la primera fase del centro y de Little Havana.<sup>169</sup>

En la esfera del transporte se destacó en este año la conclusión de un puente bascular, el tercer más grande de Estados Unidos, prestando atención a las recomendaciones establecidas en el UIP estableciendo una apropiada relación tráfico terrestre/tráfico marino.<sup>170</sup> De la misma manera, se le dio amplia importancia a la consecución de seguridad en la que numerosas agencias se plantearon como objetivo

---

<sup>166</sup> Ver Miami River Commission. “One Voice for the River”. 2003. pp. 2-4. Documento Electrónico.

<sup>167</sup> Comparar Miami River Commission. “One Voice for the River”. 2003. p. 3. Documento Electrónico.

<sup>168</sup> Comparar Miami River Commission. “One Voice for the River”. p. 5. Documento Electrónico.

<sup>169</sup> Comparar Miami River Commission. “One Voice for the River”. p. 5. Documento Electrónico.

<sup>170</sup> Comparar Miami River Commission. “One Voice for the River”. p. 7. Documento Electrónico.

desarrollar un modelo de seguridad integral que sirva como piloto para el resto de puertos en el país.<sup>171</sup>

Uno de los elementos importantes en el reporte anual del 2003 es la concentración sobre los recursos para poder realizar la apropiada implementación de los planes. La ayuda intergubernamental se configura como la metodología financiera más recurrente dentro del UIP. En el 2003 la MRC aseguro ayuda federal y estatal por 1.2 millones de dólares que se invirtieron de la siguiente manera: 2 millones de dólares del Florida Department of Transportation ejecutados por la ciudad de Miami en la implementación del greenway de East Allapattah y de East Little Havana Greenway; 100,000 dólares provenientes del South Florida Water Management District para el bote de limpieza, y el resto, se destinaron a desarrollos en el alcantarillado, construcción de nuevos parques de bolsillo, la financiación del Miami Riverday, tures educativos en bote y en el simposio de la industria marina.<sup>172</sup>

Adicionalmente, las agencias involucradas afirmaron una ayuda federal por 1.066 millones de dólares del Transportation Security Administration para la creación de un sistema de cámaras de seguridad a lo largo del Río de Miami.

b. *Avance en el UIP.* Nuevamente, en el 2005 la MRC fue premiada con el Community Steward Award por los 1000 Friends of Florida a razón de la implementación del UIP. La implementación del UIP para el año 2005 ha avanzado notablemente al completar o tener progresos importantes en 61 de los 73 pasos de implementación incluidos en el plan (en el 2004 se incluyeron 11 proyectos a los 62 originales).<sup>173</sup>

Sixty-one of 73 implementation steps are either completed or ongoing with significant progress, including: commencing maintenance dredging; riverwalk construction; stormwater and sanitary sewer system improvements; creation of new parks; increasing tree canopy; expansion of the Enterprise Zone Economic Incentives to attract new businesses; depollution vessel services and authoring the Energy Efficiency and Water Conservation Report.<sup>174</sup>

Uno de los elementos más importantes en este año fue el avance del 40% del proyecto de dragado del río antes de tiempo y con el uso de menos recursos que los

---

<sup>171</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 6. Documento Electrónico.

<sup>172</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 5. Documento Electrónico.

<sup>173</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". 2005. pp. 1-2. Documento Electrónico. pp. 1-2.

<sup>174</sup> Ver Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 2. Documento Electrónico.

presupuestados. La relevancia del avance del proyecto de dragado recae sobre el medio ambiente, la seguridad del transporte marino, la industria asociada al río, su comercio y la creación de empleos.<sup>175</sup> Otro momento importante en el 2005 fue la apropiación de 30 millones de dólares por parte de los sectores privado y público para la implementación del plan de acción de greenway.<sup>176</sup>

Adicionalmente, es importante anotar que el uso de varias transferencias federales (aproximadamente 4.5 millones de dólares) han sido utilizadas para dar mejora a la seguridad en el corredor del Río de Miami. Se ejecuto con estos recursos: un sistema de cámaras de seguridad, dos patrullas marinas, un grupo móvil de buzos y la adecuación a las nuevas normas de seguridad nacional del terminal marino.<sup>177</sup>

De esta manera, los avances realizados en los planes comprendidos por el UIP por numerosas agencias de todos los niveles gubernamentales de los Estados Unidos se ha manifestado en el año de 2005 que: se revivan algunos barrios históricos, se constituyan nuevas empresas asociadas a la industria marina y nuevos proyectos de redesarrollo. Así, como la construcción de 12,000 unidades residenciales y 8,000 más proyectadas en proceso de obtener licencias.<sup>178</sup>

c. *Tropiezo en el proyecto de dragado.* Uno de los eventos de mayor relevancia en el 2006 es la suspensión del proyecto de dragado por asuntos presupuestales. Este proyecto es uno de los más importantes por su trascendencia en: la navegación, el desarrollo económico y el medio ambiente del Río de Miami.<sup>179</sup> "Failure to complete dredging jeopardizes the future of the estimated 6,700 jobs in South Florida generated by the river's marine industry, ambitious plans for mega-yacht service center in the Middle River and the cleanliness of Biscayne Bay"<sup>180</sup>. Adicionalmente, la MRC insta al Congreso federal y otras agencias centrales a instaurar los fondos que aseguren la concreción del proyecto de dragado para que los gobiernos federal, estatal y local junto a la comunidad,

---

<sup>175</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". pp. 1-2. Documento Electrónico.

<sup>176</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 2. Documento Electrónico.

<sup>177</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 2. Documento Electrónico.

<sup>178</sup> Comparar Miami River Commission. "One Voice for the River". p. 2. Documento Electrónico.

<sup>179</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". pp. 2-4. Documento Electrónico.

<sup>180</sup> Ver Miami River Commission. "Annual Report 2006". . p. 4. Documento Electrónico.

que ha invertido cerca de 100 millones de dólares en el proyecto, puede obtener retorno del esfuerzo.<sup>181</sup>

Otro elemento importante dentro del reporte anual del 2006 corresponde al desarrollo del Miami River Greenway Action Plan. La MRC en cooperación y colaboración con el Trust for Public Land, el Florida Department of Transportation (FDOT), la ciudad y el condado continuaron en el proceso de implementación del sistema de greenways a lo largo del Río de Miami. De manera especial, en el 2006 se instaló en todo el sistema de greenways marcadores históricos que resaltan los hitos en el área del Río de Miami.<sup>182</sup>

En la misma dirección el reporte hace referencia expresa sobre el avance en otros proyectos del UIP. Específicamente, en el 2006, se avanzó junto a la Metropolitan Planning Organization en el proceso de creación del Miami River Corridor Multi Modal Transportation Plan como fue recomendado en el UIP. En cuanto a la temática de los barrios y urbana que trabajó este plan es importante anotar que para este año ya se habían construido cerca de 7,600 unidades residenciales y se encontraban en proceso de obtención de licencias de construcción un número similar.<sup>183</sup>

En términos del desarrollo económico uno de los elementos de mayor importancia fue el del deseo de Merrill-Stevens Dry Dock Company de realizar una expansión de 55 millones de dólares que contaría con beneficios como: la creación de 350 trabajos con salarios por encima del promedio del condado, una escuela vocacional en asuntos marinos, secciones de acceso al río por medio de greenways, un impacto económico de 195 millones de dólares anuales y un área/museo para una exhibición histórica del Río de Miami. Sin embargo, la realización de este proyecto privado solo es procedente en la medida que se complete en su totalidad el proyecto de dragado.<sup>184</sup>

En el tema del alcantarillado, la ciudad de Miami ha implementado para el 2006 un amplio porcentaje de las recomendaciones que realizó la MRC a través del Miami River Basin Water Quality Improvement Report.<sup>185</sup> En el mismo sentido, la seguridad es

---

<sup>181</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". p. 2. Documento Electrónico.

<sup>182</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". pp. 4-5. Documento Electrónico.

<sup>183</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". p. 5. Documento Electrónico.

<sup>184</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". p. 6. Documento Electrónico.

<sup>185</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". p. 6. Documento Electrónico.

un tópico que presento importantes avances de manera especial en los 24 terminales de comercio marítimo internacional ubicados en el Río de Miami que vienen siendo inspeccionados frecuentemente por la Coast Guard.<sup>186</sup>

d. *Año de colaboración.* En el 2007, una vez más, el proyecto de dragado se convirtió en la principal preocupación de todos los actores involucrados en el desarrollo del Río de Miami. Se establece en el reporte de este año que los 10 millones de dólares que hacen falta para dar fin a este vital proyecto deben ser otorgados al Army Corps of Engineers para el 31 de julio de 2008 como fue presupuestado y contratado. El condado, particularmente, ha solicitado los 10 millones de dólares a la legislatura de Florida y el South Florida Water Management District está aplicando por la obtención de 3 millones de dólares del Florida Inland Navigational District.<sup>187</sup>

En referencia al MRGAP, se avanzó por parte de la ciudad de Miami en la construcción de una sección de un greenway con transferencias estatales provenientes del Florida Department of Transportation. Asimismo, el sector privado durante este periodo inició la construcción de 5 riverwalks. Otros sectores han también colaborado con el desarrollo del sistema de greenways y todos los proyectos que esto implica. La MRC ha convocado varios grupos de voluntarios (Hands on Miami, la University of Miami, Ransom Everglades, el Jewish Volunteer Center, la Junior League, Engage Miami) que han atendido este llamado para hacer limpieza y realizar actividades de embellecimiento en el espacio público alrededor del río.<sup>188</sup>

Específicamente, sobre las temáticas de los barrios y el Miami River Corridor Multimodal Transportation Plan se establece que fue un año de avances. Por el lado de los barrios, se continuó en el redesarrollo de nuevas zonas con usos y estratos socioeconómicos mixtos. Así, se afirma que durante esta vigencia se encontraban: construidos 3,373 nuevas unidades residenciales, 4,046 en construcción y 6,548 en la última etapa de permisos de construcción. Por otro lado, el plan de transporte

---

<sup>186</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2006". p. 7. Documento Electrónico.

<sup>187</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2007". 2007. p. 4. Documento Electrónico.

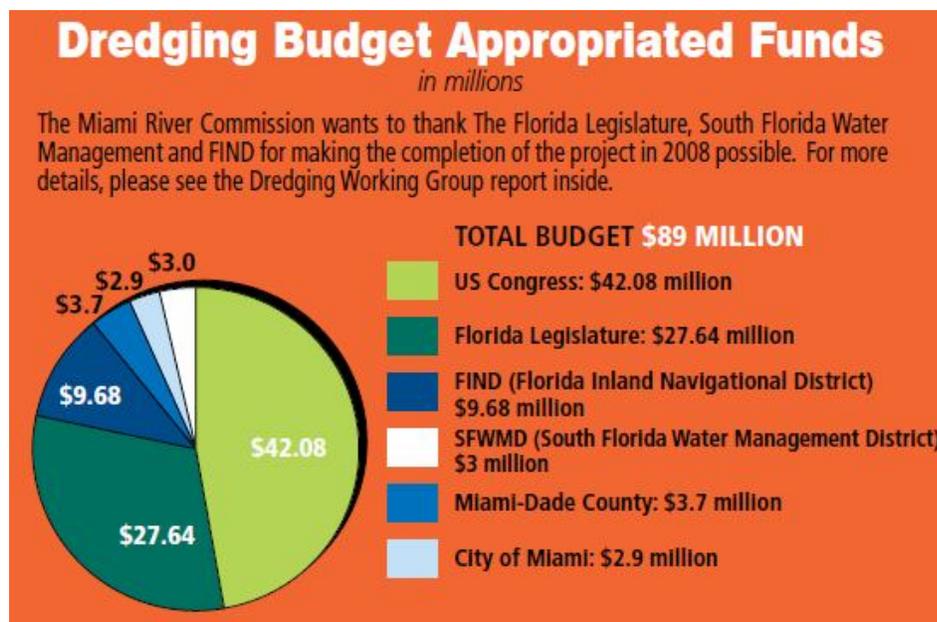
<sup>188</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2007". p. 4. Documento Electrónico.

intermodal fue adoptado formalmente por: la Metropolitan Planning Organization (MPO), el Florida Department of Transportation (FDOT), la ciudad y el condado.<sup>189</sup>

Por último, este año es particularmente especial porque se logro satisfacer las metas de calidad de agua en una de los sectores con mayor número de problemas ambientales.<sup>190</sup> Es así, como los arreglos institucionales a través de la cooperación y colaboración han logrado parcialmente para este momento los objetivos ambientales, económicos y sociales incluidos en el MIC.

e. *Proyecto de dragado finalizado.* El aniversario de los 10 años de creación del la MRC fue celebrado dando por terminado el proyecto de dragado. Tal vez, el elemento más importante de todos planes incluidos dentro de las tareas de la MRC por su trascendencia sobre: el desarrollo económico, el medio ambiente y otros factores (empleo, comercio, autoestima de la comunidad y el desarrollo de otros planes).<sup>191</sup>

**Gráfica 3. Financiación del proyecto de dragado.**



Fuente. Miami River Commission. "Annual Report 2008". p. 1.

<sup>189</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2007". pp. 4-5. Documento Electrónico.

<sup>190</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2007". p. 7. Documento Electrónico.

<sup>191</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2008". 2008. p. 1. Documento Electrónico.

La realización cabal del proyecto de dragado es un claro ejemplo del esfuerzo intergubernamental que requiere de recursos económicos, voluntad política y de creatividad gerencial. “The effort took 36 years of vision, more than 10 years of hard work, \$89 million in local, state and federal money, a 21/2-year temporary demobilization, discovery of buried World War II munitions, and the dedication, patience, persistence and creativity of hundreds of citizens, elected officials and stakeholders in the river”<sup>192</sup>.

De la misma manera, el desarrollo del sistema de greenways se mantiene bajo la misma dinámica que el año anterior, en donde el sector público y privado realizan sus partes.<sup>193</sup> Sin embargo, durante el 2008 se reafirma la intención de la MRC de continuar la relación de cooperación con la ciudad de Miami con el objetivo de plantear los pasos a seguir acerca del mantenimiento, la seguridad y de eventos especiales, factores de alto valor para darle éxito y longevidad al proyecto de greenways una vez acabado.<sup>194</sup>

Adicionalmente, elementos importantes incluidos en el UIP continuaron en desarrollo como el avance en la construcción y planificación de nuevas unidades residenciales. “There are 4,208 residential units recently completed, 5,215 units under construction and 6,548 units in final permitting stages along the Miami River”<sup>195</sup>. No obstante, los avances en la implementación de las recomendaciones instauradas en el UIP realizaron, en este año, una nueva política en congruencia con los objetivos económicos y urbanos establecidos. “[...] [T]he City of Miami in 2008 created a special D-3 zoning category for marine industrial businesses – a category that exists exclusively on the Miami River”<sup>196</sup>.

En referencia al sector del desarrollo económico resalta en el 2008, no solo lo ya usual para este plan que es la creación de nuevos negocios relacionados a la industria marina; sino el planteamiento en conjunto de todos los actores relacionados de crear una

---

<sup>192</sup> Ver Miami River Commission. “Annual Report 2008”. p. 4. Documento Electrónico.

<sup>193</sup> Comparar Miami River Commission. “Annual Report 2008”. pp. 4-5. Documento Electrónico.

<sup>194</sup> Comparar Miami River Commission. “Annual Report 2008”. p. 5. Documento Electrónico.

<sup>195</sup> Ver Miami River Commission. “Annual Report 2008”. p. 5. Documento Electrónico.

<sup>196</sup> Ver Miami River Commission. “Annual Report 2008”. p. 5. Documento Electrónico.

zona de libre comercio en el Río de Miami.<sup>197</sup> Por otro lado, el sector del transporte continuó en el proceso de construcción de puentes como fue considerado en el UIP.

Por último, es importante mencionar que aunque el proyecto de dragado fue finalizado la ciudad de Miami busca entre el año de 2008 y 2009 realizar el dragado y limpieza de Wagner Creek and Seybold Canal, uno de los sectores más contaminados del área. Este proyecto requiere de 17 millones de dólares que fueron requeridos durante el 2008 al gobierno federal como un paquete de estímulo económico y una pequeña parte al Florida Inland Navigation District y al South Florida Water Management District.<sup>198</sup>

---

<sup>197</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2008". pp. 5-6. Documento Electrónico.

<sup>198</sup> Comparar Miami River Commission. "Annual Report 2008". pp. 5-6. Documento Electrónico.

### 3. CONCLUSIONES

La implementación de los preceptos del MIC es difícil sin los apropiados arreglos institucionales. De allí, que varios sectores académicos han desarrollado investigaciones sobre la institucionalidad del MIC. Adicionalmente, es importante anotar que las circunstancias gubernamentales de los Estados Unidos son precisas para el establecimiento de una base institucional propicia para la implementación del MIC debido a las constantes y corrientes interacciones entre unidades gubernamentales de diversos niveles.

Las costumbres institucionales de los Estados Unidos plantan una plataforma administrativa propicia para una apropiada implementación de los preceptos del MIC. Las diferentes interacciones de cooperación que existen entre las agencias de los diferentes niveles instaura la costumbre de compartir funciones manteniendo la jurisdicción y responsabilidad sobre cada organización. El enfoque sobre los resultados, la financiación y la interdependencia son elementos estructurales del concepto de las relaciones intergubernamentales que son congruentes con el MIC.

La Miami River Commission es una organización que reúne tanto los objetivos, asignaturas y estructura organizacional del MIC a través del uso de los mecanismos de cooperación intergubernamental. La protección al medio ambiente, el desarrollo económico y la equidad social son claramente planteados como los principios rectores de la MRC en su labor de reunir por medio de la coordinación, cooperación y colaboración a: todas las unidades gubernamentales, agencias, sector privado, organizaciones sociales, políticas públicas, y proyectos bajo una visión unificada del Río de Miami.

La estructura organizacional de la MRC se configura como un híbrido del modelo centralizado con el descentralizado planteado en los principios estructurales del MIC. Esto es claro, en la medida que aunque la MRC concentra la coordinación; la implementación y la responsabilidad se mantiene en las unidades gubernamentales federales, estatales y locales de acuerdo al sector en el que tengan competencia. Asimismo, es claro que la MRC hace uso del sistema intergubernamental estadounidense para ejercer mecanismos de cooperación con el objetivo determinante del desarrollo ambiental, económico y social del Río de Miami, su comunidad y su área circundante.

El Urban Infill Plan es el plan estratégico coordinado por la MRC que realizo junto a la ciudad de Miami y el condado de Miami-Dade. El transporte, una política de redesarrollo barrial y el medio ambiente son los principales elementos que, mediante el apropiado entendimiento de las características ambientales y socioeconómicas alrededor del río, pretenden mantener un balance entre los diferentes usos del suelo a lo largo de la cuenca generando; desarrollo económico, beneficios comunales y el mejoramiento del medio ambiente.

Los planes que incluye el UIP son los de Miami River Greenway Action Plan, el Quality Improvement Report y el plan de transporte multimodal. Es claro que las recomendaciones establecidas en estos planes junto a las instauradas en el mismo UIP se encuentran dirigidas a la realización cabal de los objetivos planteados por MIC. El papel del MRC en la formulación de estos planes ha venido siendo determinante al lograr la adecuación, por medio de ordenanzas, por parte de la ciudad y el condado de los planes a sus políticas y legislación de usos y de zonificación.

La implementación es uno de los momentos de mayor importancia en esta investigación debido a las interacciones en la esfera fiscal, política y de gestión que se encuentran para dar lugar a la consecución de los objetivos planteados desde la idea del MIC, en donde la integración espacial (sectorial, territorial y organizacional) son los aceleradores de la puesta en marcha del manejo integral del Río de Miami.

De manera especial, se evidencia que el mecanismo intergubernamental fiscal de las transferencias de ayuda federal y estatal es ampliamente utilizado en dirección a suplir la financiación de un amplio número de proyectos comprendidos en los planes liderados por la MRC. Elemento fundamental en la implementación del MIC debido al acercamiento multisectorial de la cuenca que instaura complejidad sobre la responsabilidad de quien debe financiar. Un buen ejemplo de lo anterior se observa de manera clara en el proyecto del dragado del Río de Miami, en donde los niveles federal, estatal y local aportaron recursos para llevar a cabo este proyecto. Adicionalmente, es importante hacer una anotación sobre la inclusión del sector privado en la financiación de un buen número de proyectos de carácter público, especialmente en la financiación de una importante sección del Miami River Greenway Action Plan.

El mecanismo intergubernamental de cooperación de carácter político en el establecimiento de los arreglos institucionales y en la formulación de los proyectos se hace claro en la creación de la MRC, la cual es gestada desde el nivel estatal, propiamente desde la legislatura de Florida, pero tiene un papel en la esfera local coordinando al condado y al municipio pertinente. En la misma temática, es claro que las relaciones intergubernamentales de cooperación no solo se dieron desde el nivel federal y el nivel estatal con financiación. Numerosas agencias federales participaron en la creación de los planes y en la implementación de estos en el manejo del Río de Miami.

En cuanto a los mecanismos de cooperación intergubernamental en la gestión e implementación es algo más que determinante el compromiso de un sinnúmero de agencias públicas, sociedad civil organizada y el sector privado para llevar a cabo el desarrollo integral del Río de Miami. Los modelos de gestión planteados desde el concepto de las relaciones intergubernamentales son aplicados en el manejo del Río de Miami desde la perspectiva del MIC. Es así como los modelos benefactor-beneficiado (donor-recipient), jurisdiccional (jurisdiction-based) y de red (network) son evidentemente ejercidos para dar un manejo integrado al Río de Miami.

De manera especial, el modelo benefactor-beneficiado es incluido dentro de los modos de implementación de los planes dispuestos para el desarrollo del Río de Miami. Las transferencias de ayuda federal y estatal hacia los gobiernos locales son una muestra de la aplicación de este modelo en el que los gobiernos locales se constituyen como agentes ejecutores y los niveles federal y estatal como los financiadores.

Asimismo, el modelo jurisdiccional ha venido siendo utilizado en el manejo integrado del Río de Miami. En oposición al anterior modelo, las transferencias de ayuda intergubernamental no se establecen como el único mecanismo administrativo. La negociación de los actores públicos en la formulación de los planes y la vinculación de sectores empresariales y sociales en la formulación y ejecución de los planes son evidencia de otros modos importantes para llevar a cabo el manejo integrado del Río de Miami.

Adicionalmente, el modelo en red que se propone es algo más que pertinente en el MIC y evidente en el planteamiento de implementación de los planes de desarrollo de Río de Miami. El manejo integral de la cuenca se dio a través de múltiples actores

(públicos, privados, comunitarios) que mantuvieron su autonomía. De allí, que la estrategia de colaboración es textual y asumida en la práctica en la ejecución de todos los proyectos incluidos dentro del UIP.

El acercamiento al desarrollo del Río de Miami, a través de las premisas del MIC, de las agencias gubernamentales y de otros sectores se observa desde todos los tipos de relaciones intergubernamentales de cooperación (fiscales, políticas y de gestión). Buena parte de las agencias fueron actores de formulación, financiación e implementación de diversos proyectos.

Es importante anotar que los arreglos institucionales comprendidos para dar desarrollo ambiental, económico y social en el Río de Miami fueron efectivos en la medida que vienen permitiendo la provisión de agua, vienen adecuándose a los niveles de calidad del agua y hay un claro desarrollo económico encausado a través de las acciones en conjunto de los sectores público, privado y social con una visión en común, el desarrollo del Río de Miami. Los numerosos desarrollos arquitectónicos de usos mixtos, la inauguración de decenas de nuevos negocios de la industria marina y de otros sectores, los centenares de empleos creados y en especial la regeneración del ecosistema del Río de Miami son una muestra clara de la eficiencia en el manejo integral que se le dio a la cuenca.

Por último, es pertinente resaltar que la implementación del MIC por medio de mecanismos de cooperación intergubernamental es una estrategia válida para el desarrollo urbano; en donde el desarrollo económico, la equidad social y la protección al medio ambiente se establecen como su eje. Estos objetivos han sido abordados, entre otros, por medio de: proyectos de redesarrollo en los barrios, proyectos sobre el espacio público, en el transporte, proyectos normativos enfocados en el establecimiento de usos del suelo y de zonificación, de inversión interagencial y proyectos de protección ambiental. En términos generales, se asume el desarrollo urbano desde una perspectiva holística, multisectorial en un ambiente de colaboración y de respeto a las competencias particulares a partir del enfoque sobre la cuenca, principal objetivo del planteamiento del MIC. Objetivo que cada vez es más relevante en la medida que la oferta y la presión urbana sobre los recursos hídricos aumenta y la demanda es cada vez menor.

## BIBLIOGRAFÍA

Gerston, Larry N. *American Federalism: A Concise Introduction*. Armonk, NY, USA: M.E. Sharpe, Inc., 2006.

Wright, Deil S. *Para entender las relaciones intergubernamentales*. Traducido por María Antonia Neira Bigorra. Primera edición en español. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1997.

### Capítulos o artículos de libro

Lenton, Roberto y Muller, Mike. "Introduction". En: Lenton, Roberto L.; Muller, Mike (Eds.). *Integrated Water Resources Management in Practice: Better Water Management for Development*. Earthscan, London, GBR: 2009. 1-14.

Madison, James. "Federalist No. 39". En: O`Toole Jr., Laurence (ed). *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues*. Cuarta edición. Washington: CQ Press, 2007. 37-43.

Newson, Malcolm D. "Managing land and water in the developed world: An international survey". En: Newson, Malcolm D. *Land, Water, and Development Sustainable Management of River Basin Systems*. London, GBR: Routledge, 1997. 9-150.

Newson, Malcolm D. "Institutional issues in river basin management". En: Newson, Malcolm D. *Land, Water, and Development: Sustainable Management of River Basin Systems*. London, GBR: Routledge, 1997. 281-315.

O`Toole Jr., Laurence. "American intergovernmental relations: an overview". En: O`Toole Jr., Laurence (ed). *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues*. Cuarta edición. Washington: CQ Press, 2007. 1-32.

Organization for Economic Co-operation and Development. "Fiscal relations across levels of government". En: O`Toole Jr., Laurence (ed). *American intergovernmental relations: foundations, perspectives and issues*. Cuarta edición. Washington: CQ Press, 2007. 181-201.

Svendsen, Mark; Wester, Philippus y Molle, François. "Managing River Basins: an Institutional Perspective" En: Svendsen, Mark (Ed.). *Irrigation and River Basin Management: Options for Governance and Institutions*. Oxfordshire, GBR: CABI Publishing Wallingford, 2005. 1-18.

Watson, Nigel. "Collaborative Capital: A Key to the Successful Practice of Integrated Water Resources Management". Warner, Jeroen (Ed.). *Multi-Stakeholder Platforms for Integrated Water Management*. Abingdon, Oxon, GBR: Ashgate Publishing, Limited, 2007. 31-48.

### **Artículos en publicaciones periódicas académicas**

Agranoff, Robert y McGuire, Michael. "American Federalism and the Search for Models of Management". *Public Administration Review*. No. 6, Vol. 61, (Nov. - Dec., 2001): 671-681.

Agranoff, Robert. "Managing Federalism through Metropolitan Human Services Intergovernmental Bodies". *Publius*, Vol. 20, No. 1 (Winter, 1990): 1-22.

Benton, Edwin J. "George W. Bush's Federal Aid Legacy". *Publius*. No. 3, Vol. 37, (Summer 2007): 371-389.

Davidson, Nestor M. "Cooperative Localism: Federal-Local Collaboration in an Era of State Sovereignty". *Virginia Law Review*. No. 4, Vol. 93, (Jun., 2007): 959-1034.

Kidd, Sue y Shaw, Dave. "Integrated water resource management and institutional integration: realising the potential of spatial planning in England". *The Geographical Journal*. Vol. 173, No. 4, December 2007: 312-329.

Kane, Thomas J. "City Managers View Intergovernmental Relations". *Publius*, Vol. 14, No. 3, 1983 (Summer, 1984): 121-133.

Watson, Nigel. "Integrated river basin management: A case for collaboration". *Intl. J. River Basin Management* Vol. 2, No. 4 (2004): 243–257.

Zimmerman, Joseph F. "National-State Relations: Cooperative Federalism in the Twentieth Century". *Publius*, No. 2, Vol. 31, Essays in Memory of Daniel J. Elazar (Spring, 2001): 15-30.

### **Otros documentos**

Banco Interamericano de Desarrollo – BID "Estrategia para el manejo integrado de recursos hídricos". Washington D.C., 1998. 1-37. Consulta realiza en Noviembre de 2010. Disponible en la página web: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1441442>

Caire Martínez, Georgina. "Implicaciones del marco institucional y de la organización gubernamental para la gestión ambiental por cuencas. El caso de la cuenca Lerma-Chapala". *Gaceta Ecológica*. Instituto Nacional de Ecología. No. 71. México. (2003): 55-78. Consulta realizada en noviembre de 2010. Disponible en la página web: [http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/consultaPublicacion.html?id\\_pub=433](http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/consultaPublicacion.html?id_pub=433)

Miami River Commission. "About the MRC". [Miami, U.S.A] Consulta realizada en Abril, 26 de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/CommissionHome.html>

Miami River Commission, City of Miami y Miami-Dade County. "Miami River Corridor Urban Infill Plan". 2002. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Miami River Greenway Action Plan". 2001. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Miami River Corridor Multi-Modal Transportation Plan". 2007. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Miami River Basin Water Quality Improvement Report". 2002. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "One Voice for the River". 2003. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "One Voice for the River". 2005. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Annual Report 2006". 2006. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Annual Report 2007". 2007. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Annual Report 2008". 2008. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web: <http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Annual Report 2009". 2009. Consulta realizada en abril de 2010..  
Disponibile en la página web:  
<http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Commission. "Annual Report 2010". 2010. Consulta realizada en abril de 2010..  
Disponibile en la página web:  
<http://www.miamirivercommission.org/ProjectsPlansReports.html>

Miami River Study Commission. "Miami River Study Commission Report". (Febrero, 1998):  
pp. 1-15. Consulta realizada en abril de 2010. Disponible en la página web  
<http://yyy.rsmas.miami.edu/groups/mrc/PDF/mrcstudyreport.pdf>

National Association of Counties. "Overview of county government". [Washington D.C.,  
U.S.A]. Consultada realizada en Septiembre, 27 de 2010. Disponible en la página web:  
<http://www.naco.org/Counties/Pages/Overview.aspx>.