

## **El Modelo Extractivo del Crecimiento Económico de Lubbock: Como se está robando el futuro del Viejo Lubbock y que hacer al respecto.**

Existe una nueva ciudad fuera del Loop 289. Se ha facilitado y construido por aquellos que quieren huir de nuestra ciudad, y el Viejo Lubbock está pagando. De manera que la ciudad crece con velocidad innecesaria y desenfrenada, sufre el Viejo Lubbock. Nuestros ciudadanos no votaron por esto. La versión completa de este reporte provee más detalles sobre los problemas presentados y las soluciones potenciales. Encuéntralo en: [www.lubbockcompact.com/ldr](http://www.lubbockcompact.com/ldr)

### **NUESTRA HISTORIA DE CREAR DESIGUALDAD:**

**Lubbock nunca ha investigado o contabilizado el verdadero costo del rápido crecimiento hacia el suroeste.**

- I. Necesitamos conocer cuánto da un vecindario comparado a lo que recibe.
- II. Necesitamos un análisis de impacto de la presente estrategia de crecimiento en comparación con un modelo de reurbanización de crecimiento inteligente.

### **A los oficiales elegidos de Lubbock no se les paga.**

Esto significa que los ciudadanos de clase trabajadora y clase media están virtualmente prohibidos de estar en oficio. Esas personas que se encuentran en oficio están a la merced de los grupos de intereses especiales que buscan patronato político, en particular los desarrolladores de propiedades. ¿Como se puede representar de manera propia el Viejo Lubbock si sus residentes no pueden participar en cambio municipal?

**Las carreteras en el Viejo Lubbock se desmoronan, incluyendo 54 millas de carreteras sin pavimento. No podemos ignorar las necesidades del Viejo Lubbock mientras se construyen suburbios estilo Dallas fuera del LISD facilitado por un fondo de fianza sin responsabilidad.**

A un costo \$800.000 por milla, costaría \$43 millones pavimentar las carreteras que carecen pavimento que existen en el Viejo Lubbock. En el año fiscal 2019-2020 la ciudad solo incluyo \$400.000 para el mantenimiento de las carreteras sin pavimento. Si todos esos dólares se utilizarán para pavimentar esas carreteras tardaría 108 años en completar. Mientras tanto se utilizaron \$46 millones para renovar el Citizen's Tower, una facilidad que solo puede ser justificada si los departamentos de la ciudad proyectan sus necesidades de personal a cero. Unos \$124 millones se han extraído del Viejo Lubbock y se han utilizado de manera abrumadora para pagar las carreteras en el suroeste de Lubbock por medio de un impuesto regresivo sobre las utilidades, más que se recauda en los votos de fianza donde los ciudadanos votan por los proyectos, solo los oficiales elegidos y los intereses especiales determinan cómo se utilizan.

**Desigualdad en los vecindarios, extracción de recursos, y racismo sistémico están empotradas en la política de la ciudad y los planes de uso del terreno en los vecindarios en el este y norte de Lubbock.**

El primer plan de uso de Lubbock creó una zona industrial como separador entre los residentes negros y blancos para imponer la segregación Jim Crow. Idealmente pudiéramos dejar eso en el pasado y entrar a un futuro sin segregación, pero los proyectos industriales se plantean de manera obstinada en los vecindarios minoritarios. Cual sean las intenciones, para una ciudad con política arraigada en la segregación los vecindarios minoritarios son presa fácil.

**Casi todos los vecindarios del Viejo Lubbock tienen la misma falla: Una falta de espacios comunitarios, y razones para que los residentes se mantengan en el vecindario además de los colegios. Al momento, muchos de esto vecindarios funcionan como dormitorios para adultos.**

La mayoría de los vecindarios en el Viejo Lubbock carecen de zonificación comercial a tamaño residencial. Las dos excepciones son Tech Terrace y Monterrey-Wheelock y ambas tienen propiedades de alta valuación; o sea vivir en esos vecindarios es más deseable. Las propiedades zonificadas para actividad comercial se encuentran en largos corredores que previenen los beneficios de agregación y tráfico peatonal. Las reglas de zonificación anticuadas de Lubbock no permiten el diseño de zonas mixtas residenciales/comerciales.

**Las oportunidades de trabajo se mueven hacia el suroeste. La ciudad no ha alterado el sistema de transporte público débil. Los ciudadanos de bajos ingresos no tiene acceso a estos nuevos empleos.**

Nuestro sistema de tránsito tiene potencial. Citibus tiene una proporción de recuperación de gastos sobre el 50%. Esto significa que este bien público paga más de la mitad de lo que cuesta proveer. Esa proporción es una de las mejores del país. Sin conectar a la avenida Milwaukee como lograran nuestros ciudadanos acceder a estas oportunidades económicas? Sin acceso a estos empleos de alto ingreso no pueden acceder hogares de alto costo o el distrito escolar separado. Los residentes del Viejo Lubbock se encuentran atrapados por el diseño dentro del Loop 289.

**El Loop 88 estira la actividad económica de manera muy delgada y avanza el éxodo de la riqueza fuera del Viejo Lubbock.**

Ahora referido de manera incorrecta como el Loop 88 (la propuesta original fue para una carretera que rodeaba a Lubbock), este proyecto sólo enlaza el extremo sur de Lubbock a un componente norte-sur cerca de Wolfforth. La avenida Milwaukee dejó al Viejo Lubbock en un estado económico frágil. No tenemos la capacidad para más crecimiento extractivo. Si nuestra actividad económica se continúa estirando, quedaremos con negocios cerrados, un distrito escolar fallido y carreteras en degradación.

**La política de zonificación de Lubbock pone presión indebida sobre las escuelas, forzandolas a ser el activo más importante de un vecindario y la única manera de atraer y retener nuevos residentes. Esto se demuestra en la destrucción de la secundaria Dunbar, el orgullo del Este de Lubbock.**

La secundaria Dunbar, su nombre dedicada al poeta negro Paul Lawrence Dunbar era una potencia atlética y académica. Bajo la pretensión de la desegregación Dunbar fue destripada y la mitad de los estudiantes se movieron a Estacado. Estacado se construyó de manera rápida para contener a las comunidades minoritarias de Lubbock en esa área, para preservar la blancura de Monterrey y Coronado. Este ciclo de segregación ilegal continuó hasta que el Departamento de Justicia intervino directamente. Las cicatrices de este ciclo deplorable permanecen en nuestra ciudad. Sin la comunidad que prosperó alrededor de Dunbar, con los profesores y los estudiantes siendo vecinos, todo lo que quedó es un vecindario que lamenta la pérdida de la fábrica social que existió.

**La deshumanización y desplazamiento del Norte Overton dejó a muchos residentes del Viejo Lubbock preguntando si serán los próximos.**

Por los estándares éticos de los diseñadores urbanos, el desplazamiento temporal de individuos durante un proceso de reurbanización es aceptable cuando se diseña con los residentes en mente. Esto solo es verdadero si los residentes pueden regresar al vecindario, provisto que tenga viviendas a costos en línea con sus ingresos. En el caso del desarrollo del Norte Overton, no se encuentra una sola unidad asequible después del desplazamiento de más de 4.700 ciudadanos, predominantemente perteneciendo a comunidades minoritarias de bajos ingresos. Que un proceso de reurbanización pueda maximizar alquileres y el valor de los terrenos

construyendo un “vecindario” de complejos de apartamentos para los estudiantes de TTU es un ejemplo de que lo que permite la ciudad y los mejores intereses del Viejo Lubbock no son iguales.

## **EL CAMINO ADELANTE:**

### **El Viejo Lubbock tiene un futuro por medio de crecimiento inteligente.**

La premisa del crecimiento inteligente es simple; las ciudades deben entender que los nuevos desarrollos deberían pagar por sí mismos. No solo por los costos de construcción sino también de manera perpetua. Las tarifas de impacto (tarifas que un desarrollador debe pagar antes de empezar un proyecto nuevo), son un primer paso importante, pero solo toma en cuenta el costo inicial de la infraestructura y no su mantenimiento. Esto por sí solo no puede salvar al Viejo Lubbock, pero imponiendo el monto máximo a las nuevos desarrollos en el sur y suroeste y no cobrar tarifas en el Viejo Lubbock es un primer paso necesario. El crecimiento inteligente da incentivos a la construcción dentro de áreas que ya tienen buena infraestructura el cual es uno de los mejores atributos del Viejo Lubbock.

- I. No se debe utilizar más del dinero del Viejo Lubbock para construir una ciudad distinta.
- II. Todas las comunidades desean prosperar. Los vecindarios de Lubbock se les debe dar el poder para corregir las fallas en la zonificación. No queremos más dormitorios para adultos.
- III. Lubbock puede compensar por una potencial caída del crecimiento del suroeste con la desregulación de unidades de vivienda secundarias en cualquier vecindario de Lubbock que actualmente están prohibidas por las ordenanzas de la ciudad escritas por la Asociación de Apartamentos de Lubbock.
- IV. Para que los vecindarios minoritarios tengan confianza en las metas de la reurbanización de Lubbock tiene que haber un cálculo por lo que ocurrió en North Overton. Hay que prevenir que los propietarios se escondan detrás de estructuras de tenencia complicadas con un registro de propietarios. Si se pueden registrar los dueños de un Airbnb ellos también.
- V. Revitalizar la calle 34, una vía importante en el Viejo Lubbock. Reduciendo el límite de velocidad para crear áreas peatonales y colapsar la vía a dos carriles. Caminos para bicicletas, peatones y propiedades comerciales pueden reforzar la funcionalidad de la calle 34. Permitir que los dueños de las propiedades construyan sobre los estacionamientos para crear una área más robusta.
- VI. Dejar de tratar el transporte público como un negocio, y tratarlo como el bien público que es. Los beneficios de un buen sistema de transporte público son mucho más que los costos. El transporte público es un elemento importante de cualquier estrategia de revitalización.
- VII. Cada año un desarrollo basado en Lubbock puede acceder a ~\$20 millones en créditos de impuestos asignados a West Texas a cambio de incorporar viviendas asequibles a su estrategia. Lubbock tiene la habilidad de influenciar cuales proyectos ganan este crédito creando un documento llamado Plan de Revitalización Concertado.
- VIII. Empezar a eliminar sitios de emisión tóxicos y de actividad industrial que ahogan los vecindarios del Lubbock del Este. La creación una vecindario moderno de usos e ingresos mixtos en Lubbock del Este puede abrir los ojos al potencial del área.

**No es muy tarde. Las soluciones no son prohibitivas por costo. Los recursos de Lubbock se deben utilizar dentro de Lubbock.**