

Esta traducción generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

# BORRADOR

16 DE ABRIL DE 2026



**CREATE  
STATE**  
STATE STREET MASTER PLAN

# RECONOCIMIENTO DEL TERRENO

## PARA EL ÁREA DE ESTUDIO DEL PLAN MAESTRO DE STATE STREET

Reconocemos formalmente a los pueblos chumash, a sus ancianos, tanto del pasado como del presente, y a sus generaciones futuras. El Plan Maestro de State Street reconoce que el pueblo chumash es el primer pueblo que habitó esta zona que hoy llamamos Santa Bárbara.

Señalando el Océano Pacífico y nuestras Islas del Canal como su lugar de origen, los chumash dependían de los recursos de la tierra y el mar para desarrollar su cultura con la construcción de embarcaciones, utensilios de cocina de piedra y la capacidad de cosechar y almacenar alimentos. Santa Bárbara es la ciudad más antigua conocida y ocupada de manera continua en toda América del Norte y del Sur gracias a los chumash.

Las pinturas rupestres, procedentes de ceremonias religiosas sagradas, ilustran el inmenso vínculo que los chumash mantienen con el medio ambiente. La documentación de los estudiosos estima que el pueblo chumash se estableció por primera vez en la zona de Santa Bárbara hace aproximadamente 13 000 años, pero a través de su historia oral y sus relatos, reconocemos que los chumash saben que han formado parte de esta tierra desde tiempos inmemoriales.

La actual ciudad de Santa Bárbara fue construida sobre los territorios originales de los chumash. Los españoles llegaron

a la región en el siglo XVIII para reclamar la propiedad y ocupar un área ya habitada, próspera y abundante. Establecieron el fuerte español original, El Presidio, y cinco misiones españolas a lo largo del territorio chumash, lo que condujo a un drástico declive de las comunidades chumash de la región. La ciudad se fundó sobre la exclusión y la erradicación de muchos pueblos indígenas, incluidos aquellos en cuyas tierras se encuentra Santa Bárbara: las aldeas y las tierras no cedidas del pueblo chumash.

Este reconocimiento es solo el comienzo. Demuestra el compromiso de la ciudad de Santa Bárbara de crear una relación más sólida con las comunidades chumash e indígenas locales y de trabajar para dismantelar los legados persistentes del colonialismo de los colonos, así como de continuar elevando y promoviendo las numerosas historias y culturas de este lugar que todos llamamos hogar.

Nos reunimos hoy para reconocer y dar voz a las tierras y aguas no cedidas de los chumash y de todos sus pueblos. Juntos, podemos reconocer los errores y las atrocidades del pasado y avanzar en el recuerdo y la relación con los pueblos chumash locales y otros pueblos indígenas, para facilitar su proceso de sanación asegurándonos de que



que nuestras prácticas de planificación en la ciudad den cabida a que se escuchen las voces chumash e indígenas, a que se escuche su conocimiento ecológico de estos territorios escuchado y que sus pueblos formen parte de la sanación de estas tierras y aguas, así como de ellos mismos.

Los límites del proyecto del Plan Maestro de State Street se encuentran dentro del territorio tradicional de los pueblos chumash. Reconocer y compartir la historia de los chumash y su relación con la tierra es de suma importancia para garantizar que se les rinda homenaje en el futuro diseño de State Street.

Si desea obtener más información sobre los chumash y las oportunidades para apoyarlos, visite sus sitios web:

Banda Costera de la Nación Chumash: [CoastalBand.org](https://CoastalBand.org)

Protección, Arte y Educación Cultural de Su'nan, The SPACE: [Sunan-The-Space.org](https://Sunan-The-Space.org)

Banda Barbareño de los Chumash: [BBC-Indians.com](https://BBC-Indians.com)

Banda Barbareño/Ventureño de Indios de la Misión: [BVBMI.com](https://BVBMI.com)

Chumash de Santa Ynez: [Chumash.gov](https://Chumash.gov) Fundación

Wishtoyo Chumash: [Wishtoyo.org](https://Wishtoyo.org)

Consejo Tribal Chumash del Norte: [NorthernChumash.org](https://NorthernChumash.org)

Tribu YTT de los chumash del norte: [YTTNorthernChumashTribe.com](https://YTTNorthernChumashTribe.com)

# CARTA DE UN LÍDER MUNICIPAL

## Estimados miembros de la comunidad:

Es para mí un honor y un placer presentar este Plan Maestro: un documento que refleja no solo una visión para una calle, sino una aspiración compartida para el corazón mismo de nuestro querido centro de Santa Bárbara.

Permítanme decirlo claramente: esta es la transformación más emocionante que State Street haya visto jamás. Y no lo digo por simple optimismo, sino como alguien que ha observado y trabajado en la evolución de este corredor durante muchos años y que comprende profundamente lo que significa para nuestra comunidad. Lo que nos espera es algo verdaderamente generacional: una reinvención de State Street que la gente de Santa Bárbara, y sus hijos, y los hijos de sus hijos, disfrutarán y apreciarán durante las próximas décadas.

## Las grandes visiones llevan tiempo, y eso está bien

Si hay una lección que nos enseña la historia sobre las grandes transformaciones urbanas, es esta: nunca se logran de la noche a la mañana. Los cambios que han convertido a State Street en lo que es hoy se han ido desarrollando a lo largo de décadas, como resultado de la voluntad sostenida de la comunidad, la inversión cívica y la acumulación silenciosa de buenas decisiones tomadas año tras año.

Consideremos la trayectoria de la propia historia de State Street. Las líneas originales de tranvía que una vez definieron el corredor dieron paso a la era del automóvil en el transcurso de una generación. La reconstrucción histórica tras el terremoto de 1925, que nos dio la magnífica arquitectura de estilo neocolonial español que ahora apreciamos, fue en sí misma un esfuerzo de varias décadas de visión y perseverancia. Los experimentos de peatonalización, las inversiones en paisajismo, las expansiones de los comedores al aire libre que han tenido sus altibajos con el paso del tiempo. Cada uno de estos cambios tardó años en concebirse, años en implementarse y años más en madurar hasta convertirse en parte del tejido de la vida cotidiana.

La lección no es que el cambio sea lento. La lección es que el cambio significativo requiere paciencia y se da en capas. Cuando se hace bien, se entrelaza tan profundamente con la vida de un lugar que las generaciones futuras no pueden imaginar la calle de otra manera. Ese es el estándar al que nos atenemos en este Plan Maestro.

## Flexible, divertido y diseñado para evolucionar

Lo que más me entusiasma de esta visión es su extraordinaria flexibilidad. En lugar de limitar a State Street a un único diseño fijo para siempre, este Plan Maestro se basa en la idea de que una calle verdaderamente grandiosa debe ser adaptable, capaz de

**cambiar con los tiempos, responder a las nuevas necesidades de la comunidad y dar la bienvenida a usos que aún ni siquiera hemos imaginado.**

**En el centro de este enfoque está el compromiso de maximizar el espacio peatonal, recuperando la calle para las personas de las formas más generosas e ingeniosas posibles. Pasillos amplios y fluidos. Zonas de reunión generosas. Asientos que invitan a quedarse. Sombra y vegetación que hacen que el aire libre sea acogedor en todas las estaciones. El diseño no simplemente tolera el tránsito peatonal; lo celebra, lo eleva y construye toda una experiencia urbana en torno a él.**

**Y, lo que es más importante, esta flexibilidad no es solo estética, sino estructural. El plan está diseñado para permitir cambios graduales a lo largo del tiempo, con mejoras que se puedan ampliar, perfeccionar y ajustar a medida que nuestra comunidad crece y evoluciona. No estamos construyendo solo para la Santa Bárbara de hoy. Estamos construyendo para la Santa Bárbara de 2050, de 2075 y más allá, confiando en que cada generación futura aportará su propio ingenio y energía a este lienzo que estamos creando juntos con un vecindario que sigue creciendo alrededor de este espacio.**

### **State Street como el corazón del centro de la ciudad**

**El centro de Santa Bárbara está tan vivo como su calle principal, y State Street está tan viva como la comunidad que la hace suya. Este Plan Maestro es, en su esencia más profunda, un plan para la construcción de la comunidad, para crear las condiciones que permitan a las personas reunirse, conectarse, descubrir y sentirse parte de algo.**

**Imaginamos State Street no solo como un corredor para el comercio o el tránsito, sino como un lugar, un destino, un escenario, un patio delantero para toda la ciudad. Un lugar donde un niño prueba su primer helado.**

**Un cono de helado y un abuelo que recuerda la calle tal y como era. Donde un nuevo residente descubre el carácter de esta ciudad y un vecino de toda la vida encuentra algo sorprendente y nuevo. Donde el arte, la cultura y la vida cotidiana conviven de formas alegres y espontáneas.**

**Los eventos y la programación serán parte integral, no un elemento secundario, del diseño y funcionamiento de esta calle. La transformación física y la estrategia de activación se conciben como un todo, porque un gran espacio público se define tanto por lo que ocurre en él como por su aspecto. State Street debe rebosar de vida: con música, con mercados, con espectáculos, con rituales comunitarios que se convierten en tradición con el paso del tiempo.**

**Esta es la experiencia del centro que Santa Bárbara se merece: un corazón en constante evolución que late en el centro de todo lo que amamos de esta ciudad.**

### **Un momento que vale la pena celebrar**

**El Comité Asesor de State Street se enorgullece de haber contribuido a dar forma a esta visión, y agradecemos a los miembros de la comunidad cuyas aportaciones y energía la han hecho posible.**

**El camino que tenemos por delante requerirá paciencia, colaboración y perseverancia, tal como lo han exigido todos los grandes capítulos de la historia de State Street. Pero estoy seguro de que, cuando miremos hacia atrás y recordemos este momento, lo reconoceremos como el comienzo de algo verdaderamente extraordinario.**

**Con entusiasmo y gratitud, Dave Davis**

*Presidente del Comité Asesor de State Street (SSAC)*

*Ciudad de Santa Bárbara*

# AGRADECIMIENTOS

## Ayuntamiento

- » Randy Rowse, alcalde
- » Wendy Santamaria, Concejala del Distrito 1
- » Mike Jordan, concejal del Distrito 2
- » Oscar Gutiérrez, concejal del Distrito 3
- » Kristen Sneddon, Alcaldede interino y concejal del Distrito 4
- » Eric Friedman, concejal del Distrito 5
- » Meagan Harmon, concejala del Distrito 6
- » Alejandra Gutiérrez, Concejala, Distrito 1 (antigua)

## Juntas y comisiones

### Comité Asesor de Accesibilidad

- » Barbara Chen
- » Skylar Covich
- » Nick Koonce
- » James Marston
- » Michael Ressler
- Elizabeth Sorgman

- » Susanne Tejada
- » Robert Burnham (antiguo)
- » Karen Lockett (antigua)

### Comité de Estacionamiento del Centro

- » Hannah Cohen
- » Joseph Evers
- » Matt LaBrie
- » Wesley McRae
- » Andrew Newkirk
- » Sean Pratt
- » Anita Stahl
- » Ed France (antiguo)
- » Trey Pinner (antiguo)
- » Barbara Silver (antigua)
- » Rubén Zarate (antiguo)

### Comisión de Monumentos

- » Dennis Doordan
- » Keith Butler
- » Cassandra Ensberg
- » Anthony Grumbine
- » Edwin Lenvik
- » Sheila Lodge
- Charles McClure

### Comisión de Históricos

- » Robert Ooley
- » Michael Drury (exmiembro)
- » Steve Hausz (exmiembro)
- » Justin Manuel (exmiembro)

### Comisión de Planificación

- » Brian Parnwell
- » John Paucke
- » Lucille Boss
- » Donald DeLuccio
- » Benjamin Peterson
- » Devon Wardlow
- » Lesley Wiscomb
- » Roxana Bonderson (antigua)
- » Gabriel Escobedo (antiguo)
- » Jay D. Higgins (antiguo)
- » Sheila Lodge (antigua)

### Comité de Transporte y Circulación

- » Ian Baucke
- » Larry Bickford
- » Conrad Metzenberg
- » Kathleen Rodríguez
- » Sarah Siedschlag
- » Richard Smith

- » Susan Horne (antigua)
- » Andrés Malovos (antiguo)
- » Eve Sanford (antigua)

### Comité Asesor de State Street

- » Dave Davis, presidente
- » Ken Saxon, vicepresidente
- » John Baucke
- » Michael Becker
- » Dianne Black
- » Hillary Blackerby
- » Marge Cafarelli
- » Roger Durling
- » Nadra Ehrman
- » Robin Elander
- » Ed Lenvik
- » Peter Lewis
- » Kristen Miller
- » Susanne Tejada
- » Meagan Harmon, concejala
- » Mike Jordan, concejal
- » Kristen Sneddon, concejala

- » Alejandra Gutiérrez, concejala (antigua)
- » Roxana Bonderson (ex)

### Organizaciones comunitarias

- » Instituto Americano de Arquitectos
- » Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara
- » Amigos de State Street
- » MOVE Santa Bárbara
- » Asociación de Agentes Inmobiliarios de Santa Bárbara
- » Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara
- » Strong Towns Santa Bárbara
- » Visita Santa Bárbara

### Grupo de arquitectos voluntarios locales

- » Marc Appleton
- » Anthony Grumbine
- » Justin Manuel
- » John Margolis
- » Thomas Sekula
- » Alexis Stypa

- » Fred Sweeney
- » Qing Xue

### Personal municipal

- » Tess Harris, planificadora maestra de State Street
- » Timmy Bolton, planificadora de proyectos (antigua)
- » Greta Walters, asistente administrativa

### Equipo Asesor del Personal Municipal

- » Barbara Andersen
- » Marylinda Arroyo
- » Derrick Bailey
- » Brandon Beaudette
- » Sarah Clark
- » Brian D'Amour
- » Allison DeBusk
- » Keith DeMartini
- » Ryan DiGuilio
- » John Doimas
- » Rene Eyerly
- » Dana Falk
- » Ed France
- » Kelly Gordon

- » Jessica Grant
- » Joshua Haggmark
- » James Hamilton
- » Adam Hendel
- » Brad Hess
- » Sarah Knowles
- » Bryan Latchford
- » Jazmin LeBlanc
- » Chris Mailes
- » Erin Markey
- » Kelly McAdoo
- » Adriana Morales,
- » Jill Murray
- » Tova Ostrenger
- » Alelia Parenteau
- » Zac Smith
- » Alma Trejo-Rodríguez
- » Sarah York Rubin
- » Ashleigh Sizoo
- » Nathan Slack
- » Chelsey Swanson
- » Anthony Valdez
- » Jill Zachary.
- » Rebecca Bjork (antigua)
- » Brian Bosse (antiguo)

- » Paul Casey (antiguo)
- » Matt Fare (antiguo)
- » Daniel Gullet (antiguo)
- » Dan Hentschke (ex)
- » Elias Isaacson (ex)
- » Sarah Knecht (antigua)

### Apoyo de diseño gráfico del personal municipal:

- » Summers Case
- » Dana Falk
- » Alison Grube
- » Liz Smith
- » Krystal Vaughn

### Consultores

- » Moule and Polyzoides Arquitectos y Urbanistas
- » Arcadia Studios
- » Fehr and Peers
- » Crabtree Group
- » Gibbs Group
- » Strategic Economics
- » Urban Advantage



# ÍNDICE

## RESUMEN EJECUTIVO

### 1 HISTORIA Y CONTEXTO

Un corredor en transformación .....	24
Orígenes .....	25
El siglo XIX .....	26
El terremoto de 1925 .....	27
La desaparición de Chinatown y Japan Town .....	29
El comercio de mediados de siglo .....	30
Planificación y reinversión: 1969-2000 .....	32
Desafíos y resiliencia: 2000 – 2019 .....	36
La pandemia de COVID-19 .....	37
Debates iniciales sobre la planificación y participación .....	38
El proceso del Plan Maestro de State Street .....	42
Proyectos recientes y en curso .....	44

### 2 STATE STREET HOY

Área de estudio .....	49
Condiciones actuales .....	56

### 3 PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Proceso de participación .....	78
Métodos de participación .....	78
Conversaciones con la comunidad .....	81
Conclusiones clave sobre la participación .....	82

## UNA VISIÓN RENOVADA

La visión .....	87
Objetivos de planificación .....	89
Metas .....	91

### 5 DISEÑO DE STATE STREET

Principios de diseño .....	95
Esquema de diseño flexible .....	100
Detalles del diseño flexible .....	103
Diferenciación por distrito .....	107
¿Cómo funciona? .....	119

### 6 IMPLEMENTACIÓN

Costos de capital asociados a la construcción .....	134
Estrategia de fases .....	136
Proyectos específicos .....	140
Estrategia de financiación .....	144
Matriz de medidas .....	146
Funciones y responsabilidades .....	151
Seguimiento y adaptación .....	152
Conclusión .....	153

## ANEXOS

En sobre aparte

Esta traducción generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

DRAFT

## RESUMEN EJECUTIVO

**State Street es la columna vertebral de Santa Bárbara y ha existido durante más de 110 años como el corazón comercial, cultural y comunitario de la ciudad.**

El Plan Maestro de State Street traza una visión a largo plazo para los próximos 20 a 30 años, basándose en el patrimonio de Santa Bárbara y al mismo tiempo enfrentando las presiones estructurales que están remodelando los centros urbanos en todo el país.

El Plan Maestro abarca las cuadras 400 a 1300 de State Street (entre las calles Gutiérrez y Sola), un espacio que se extiende aproximadamente una milla, además de los paseos, plazas, estacionamientos y calles transversales adyacentes que conforman el tejido más amplio del centro de la ciudad. Se basa en una amplia participación de la comunidad, análisis técnicos y el respeto por la historia, la cultura y las aspiraciones de Santa Bárbara.

## ANTECEDENTES Y CONTEXTO

La identidad actual de State Street se forjó tras el terremoto de 1925, que destruyó gran parte del núcleo del centro de la ciudad y permitió la reconstrucción integral de estilo neocolonial español que define el carácter arquitectónico de la ciudad en la actualidad. Santa Bárbara estableció lo que se reconoce como la primera junta de revisión arquitectónica del país, creando normas de diseño obligatorias que han dado lugar a uno de los distritos comerciales históricos con mayor cohesión visual de los Estados Unidos.

Las inversiones en el paisaje urbano de la plaza a finales del siglo<sup>xx</sup> y la ampliación de los estacionamientos transformaron el corredor al ampliando las aceras, reduciendo los carriles para vehículos y creando la red de paseos que sigue siendo una de las características más distintivas de State Street. Más recientemente, la pandemia de COVID-19 impulsó una transición en el uso de State Street: en 2020, State Street se convirtió en un espacio peatonal y ciclista, una intervención temporal que ha demostrado beneficios cuantificables y que desde entonces se ha convertido en el punto de partida para un rediseño permanente.

El Plan Maestro también reconoce las historias que han sido ignoradas o borradas, incluyendo el desplazamiento del pueblo chumash, en cuyas tierras se asienta Santa Bárbara. Estas historias son fundamentales para una comprensión honesta y completa del corredor.

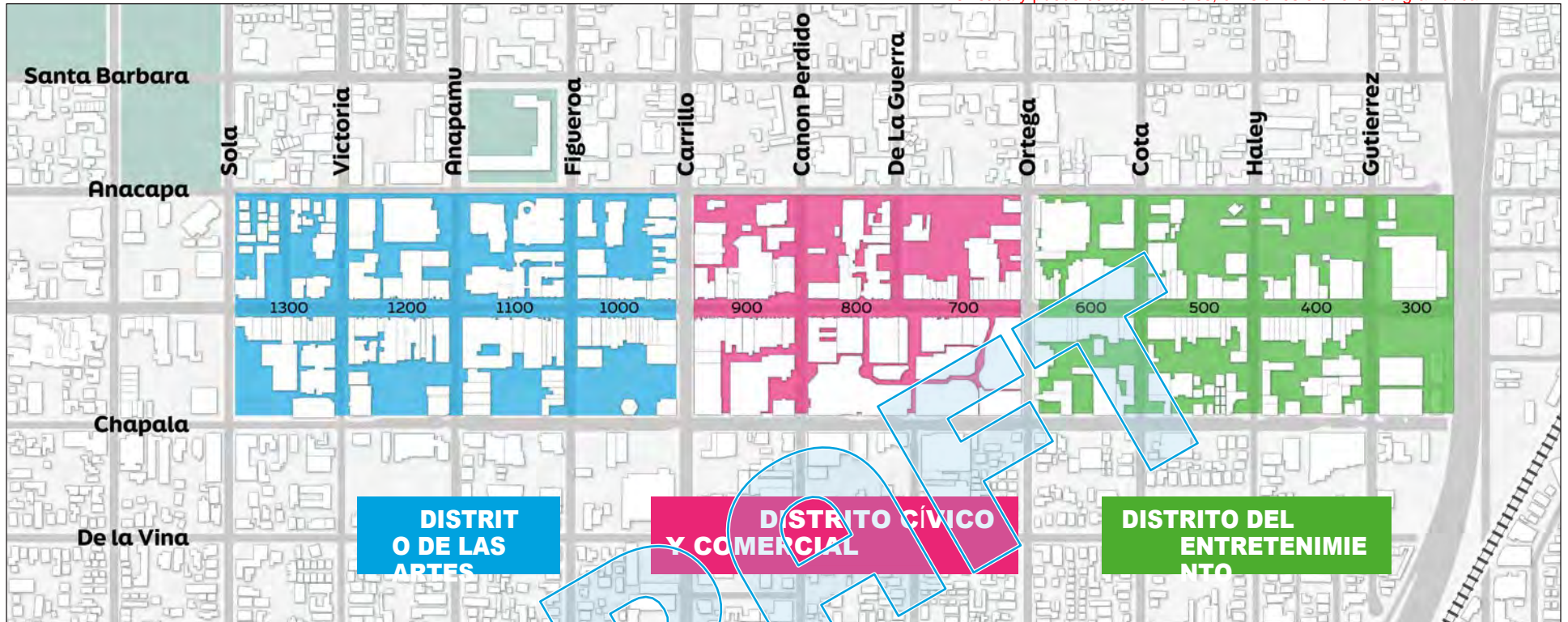
## UNA STATE STREET VIVA

La historia de State Street es una historia de reinención recurrente arraigada en valores cívicos perdurables, desde las rutas comerciales chumash y el camino del presidio español, pasando por la reconstrucción posterior al terremoto, el desarrollo de Paseo Nuevo



y ahora el Plan Maestro. Cada generación ha renovado el significado del corredor al tiempo que ha mantenido principios consistentes: priorizar la experiencia de los peatones, mantener los estándares de diseño del estilo neocolonial español, sostener la inversión pública y basar las decisiones de planificación en una amplia participación comunitaria.

El Plan Maestro de State Street lleva adelante esta tradición. En respuesta a las condiciones actuales y orientado hacia una visión de 20 a 30 años, su objetivo es honrar un siglo de gestión cívica, al tiempo que se mantiene lo suficientemente flexible como para enfrentar desafíos aún desconocidos.



## LA CALLE STATE HOY

El área de estudio abarca tres distritos distintos, cada uno con su propio carácter:

### Distrito del entretenimiento (manzanas 400–600)

Una vibrante concentración de bares, restaurantes, salas de cata de vinos y locales de vida nocturna bajo una exuberante copa de árboles. Generalmente considerado como uno de los segmentos económicamente más prósperos del corredor.

### Distrito cívico y comercial (manzanas 700–900)

Con el Paseo Nuevo, el Ayuntamiento, la Casa de la Guerra y la Plaza de la Guerra como puntos de referencia. Esta es la zona prioritaria para la revitalización, especialmente porque actualmente tiene dificultades para activarse, sobre todo por las noches cuando los comercios están cerrados.

### Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300)

Sede del Teatro Granada, el Teatro Arlington, el Museo de Arte de Santa Bárbara y la Biblioteca Pública. La programación cultural, que incluye el Paseo del Arte del Primer Jueves, lo convierte en un destino regional.



## Desafíos clave

- **Cambios en el comercio minorista y falta de oferta residencial:**

El comercio electrónico provocó el cierre de importantes tiendas ancla (Macy's, Saks, Nordstrom). Un estudio de 2019 identificó un exceso de oferta estructural de entre 400 000 y 500 000 pies cuadrados de espacio comercial. Existen menos de 350 unidades residenciales en el área de estudio, lo que representa solo el 3 % del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.

- **Conflictos de movilidad:** La configuración actual de la Promenade ha generado beneficios, pero deja sin resolver las tensiones entre ciclistas y peatones, el acceso inadecuado al transporte público y una jerarquía de modos poco clara.
- **Deficiencias de infraestructura:** La infraestructura de drenaje envejecida, las inundaciones durante los episodios de lluvia, el pavimento desgastado y el paisajismo fragmentado

reflejan décadas de parches incrementales en lugar de una estrategia integral.

- **Lagunas de activación:** La relativa ausencia de usos orientados a la noche en las manzanas centrales 700–900 crea una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor después del horario comercial.

## Fortalezas demostradas

A pesar de estos desafíos, los cimientos de State Street siguen siendo sólidos. El gasto en turismo en el condado de Santa Bárbara alcanzó los 2.100 millones de dólares en 2022. Se estima que el sector artístico y cultural sin fines de lucro aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado. Las ventas minoristas por establecimiento aumentaron por encima de los niveles previos a la pandemia en 2021. Y, lo que es más importante, la seguridad ha mejorado drásticamente: las colisiones entre vehículos y peatones y ciclistas se redujeron en más del 50 % desde que la calle se convirtió en un paseo.



## LA VISIÓN DEL PLAN MAESTRO

El Plan Maestro de State Street establece un diseño permanente de la calle basado en la prioridad de los peatones y ciclistas, una programación flexible y un espacio público de alta calidad que honra la arquitectura colonial española de Santa Bárbara. El diseño se basa en un principio organizativo claro: **un derecho de paso flexible de 24 metros que se adapta a las necesidades de los diferentes usuarios en distintos momentos del día.**

### Diseño de la calle

La sección transversal propuesta distribuye el espacio de la siguiente manera:

- Dos aceras peatonales de 30 pies (unos 60 pies en total) a cada lado, organizadas en una zona de fachada (mesas al aire libre de hasta 3,6 metros), una zona de paso (mínimo 2,4 metros, libre de obstáculos) y una zona de mobiliario urbano (árboles, iluminación, asientos, estacionamiento para bicicletas).

- Dos carriles centrales de circulación de 10 pies (unos 20 pies) reservados para ciclistas, transporte público, vehículos de emergencia y, durante la noche, a vehículos de servicio, reparto y particulares.
- Un sistema de bolardos retráctiles en cada intersección (8 bolardos retráctiles y entre 16 y 24 fijos por intersección, en ocho intersecciones) permite el control bloque por bloque del acceso de vehículos con un tiempo de retracción de 3 a 8 segundos para la respuesta de emergencia.

### Horario de acceso

La calle funciona según un horario de acceso basado en el tiempo:

- **10:00 a. m. – 10:00 p. m. (hora pico diurna):** Prioridad para peatones y ciclistas. Bolardos levantados y los pequeños autobuses están equipados con tecnología que retrae automáticamente los bolardos al acercarse, lo que les permite pasar por el carril central mientras se mantiene el carácter de prioridad peatonal de la calle. El acceso de emergencia se mantiene en todo momento.
- **10 p. m. – 10 a. m. (horas de menor tráfico=nocturno):** Bolardos bajados. Se permite el paso de vehículos para entregas,



recogida de basura, mantenimiento y acceso privado. Un sistema de citas de la ciudad atenderá las necesidades especiales de construcción y entrega fuera de los horarios habituales.

### **El espacio público**

Los pavimentos permeables y los desagües en zanjas abordan el problema de las inundaciones y la calidad de las aguas pluviales. Los árboles maduros a lo largo del corredor se protegen en el rediseño. En consonancia con la arquitectura colonial española, los materiales de pavimento refuerzan el carácter peatonal y extienden un lenguaje de diseño coherente a lo largo del corredor, incluyendo la calle Anapamu como puerta de entrada. Se introducirán nuevos árboles de gran tamaño que proporcionen sombra en forma de avenida arbolada en el Distrito Cívico y Comercial

para diferenciar el espacio y crear un carácter distintivo para el centro de la ciudad.

La red de paseos del centro de Santa Bárbara, las aceras sombreadas y los pasajes semipúblicos que conectan la calle State con las cuadras circundantes, ha sido reconocida desde hace tiempo como uno de los activos más distintivos e infrautilizados del corredor. Si bien ya existe un sistema de paseos en el centro, este sigue estando algo fragmentado, lo que presenta una clara oportunidad para que el Plan Maestro y los proyectos posteriores fortalezcan estas conexiones y las conviertan en una red peatonal coherente. Esa visión se hizo realidad en parte gracias a los esfuerzos voluntarios de un equipo de arquitectos con raíces locales que se involucraron para desarrollar bocetos y estudios de paseos basados en el carácter de Santa Bárbara, y su trabajo se puede encontrar en el Apéndice H.



## ESTRATEGIAS DE DISTRITO

Si bien el Plan Maestro establece un marco de diseño coherente para todo el corredor, cada distrito recibe un enfoque personalizado para abordar sus condiciones y oportunidades específicas.

### **Distrito de entretenimiento**

Preservar y mejorar la cubierta arbórea existente y la energía nocturna. El sistema de bolardos permite el cierre de las calles bloque por bloque durante las horas de mayor actividad nocturna. La manzana 400 mantiene el acceso vehicular en ambos sentidos como ruta principal de emergencia a través del paso subterráneo de la autopista 101.

### **Distrito Cívico y Comercial (El corazón del centro)**

La prioridad de intervención. El diseño flexible de la plaza permite la celebración de mercados, festivales y eventos cívicos durante todo el año.

Se está revitalizando la Plaza de la Guerra, y la peatonalización prevista de la calle De la Guerra creará un espacio cívico emblemático conectado directamente con la calle State. Paseo Nuevo representa una oportunidad clave de reurbanización que podría generar nuevos y significativos espacios residenciales y comerciales, y dinamizar los usos de la planta baja de la manzana.

### **Distrito de las Artes**

Reforzar el pilar de la programación cultural. El diseño se extiende por la calle Anapamu con materiales de pavimentación consistentes con los de la calle State y bordillos redondeados para unificar el campus cultural. La manzana 1300 mantiene el acceso de vehículos en ambos sentidos para preservar las conexiones con la calle Arlington.

## EL CORAZÓN DEL CENTRO

Las cuadras de State Street entre Ortega Street y Carrillo Street forman el núcleo cívico y comercial de Santa Bárbara, un tramo concentrado donde el Ayuntamiento, la oficina principal de correos, el barrio del Presidio, la Casa de la Guerra, El Paseo y Paseo Nuevo se encuentran a pocos pasos unos de otros, creando una densidad de propósito cívico que no se encuentra en ningún otro lugar de la región, con el Palacio de Justicia del Condado y la Biblioteca Central también a poca distancia.

Este corredor es donde los residentes realizan los trámites gubernamentales, acceden a los servicios esenciales y se desplazan por un paisaje urbano definido por la emblemática arquitectura de estilo neocolonial español que ha moldeado la imagen global de Santa Bárbara durante un siglo. Debido a que aquí se concentra tanto peso institucional,

El estado de estas pocas cuadras tiene una importancia desmesurada para todo el centro de la ciudad.

Por lo tanto, una inversión renovada en State Street, entre Ortega y Carrillo, es fundamental para cualquier estrategia de revitalización seria. Los pilares cívicos ya están pero el tejido comercial y residencial circundante debe estar a la altura. Los locales comerciales vacíos y los espacios de planta baja infrautilizados a lo largo de este corredor restan energía a unas cuadras que deberían estar entre las más activas de la ciudad. Una inversión específica, ya sea a través de mejoras en edificios históricos, una programación comercial flexible, la dinamización de la hostelería y la gastronomía, el desarrollo residencial o mejoras en el espacio público, aprovecharía la infraestructura cívica existente para generar beneficios que se perciban en todo el centro de la ciudad.



## PRIORIDADES DE IMPLEMENTACIÓN

El Plan Maestro identifica un conjunto de prioridades de implementación a corto y largo plazo que abarcan infraestructura, programación y políticas.

### Infraestructura

- Instalar el sistema de bolardos retráctiles en todas las intersecciones identificadas (manzanas 500–1200 más De la Guerra), resolviendo la ambigüedad actual en torno al acceso de vehículos y estableciendo de manera permanente un funcionamiento diurno con prioridad para los peatones.
- Reconstruir la infraestructura de drenaje para hacer frente a las inundaciones recurrentes; evaluar el traslado de los servicios públicos a las calles Anacapa y Chapala para reducir futuras interrupciones en los negocios de State Street; identificar un programa alternativo de cumplimiento de aguas pluviales para los proyectos de desarrollo del centro de la ciudad inmediatamente adyacentes a State Street.
- Reparar y mejorar el pavimento en todo el corredor con una gama de materiales duraderos y permeables que se ajuste a la estética patrimonial de Santa Bárbara. Pavimentar el Distrito Cívico y Comercial con un material de pavimento permeable diferente para proporcionar una diferenciación visual adicional a esta zona. Conectar la calle De La Guerra y la La Guerra Plaza con el Distrito Cívico y Comercial con materiales de diseño similares.

### Desarrollo económico y vivienda

- Apoyar la reconversión del espacio comercial excedente en viviendas, oficinas y desarrollos de uso mixto. La ciudad ha previsto la construcción de 8.001 nuevas unidades en el marco de la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda de California (RHNA) para 2030; el núcleo del centro de la ciudad, incluida la zona del Plan Maestro, debería albergar entre 1.000 y 2.000 de esas unidades.
- Impulsar la reurbanización de los estacionamientos de propiedad municipal y del centro comercial Paseo Nuevo como oportunidades catalizadoras de vivienda, atrayendo a residentes permanentes al corazón del corredor.
- Simplificar los permisos para comidas al aire libre, tiendas temporales, artistas callejeros y pequeñas actuaciones para reducir las barreras y fomentar la activación económica y cultural.
- Crear espacios verdes para el juego, pasear perros y la interacción entre la naturaleza y la ciudad.

### Programación y eventos

- Reforzar el mercado de agricultores de los sábados, recientemente reubicado en las cuadras 0 de la calle Carrillo y las cuadras 900–1000 de la calle State, y el mercado de agricultores de los martes, ubicado en las cuadras 500–800 de la calle State (desde la calle Cota hasta la calle Canon Perdido), como pilares centrales de la programación.
- Diseñar la plaza flexible del Distrito Cívico y Comercial para que esté lista para eventos desde el primer día, apoyando mercados semanales, festivales de temporada, programación para toda la familia y grandes celebraciones cívicas con una preparación adicional mínima.



## CONCLUSIÓN

Cada generación de habitantes de Santa Bárbara ha tenido que renovar el significado de este corredor para su propia época: los chumash, que crearon una comunidad y lo recorrieron durante milenios; los visionarios cívicos que lo reconstruyeron tras el terremoto de 1925, y los miembros de la comunidad que le dieron forma a través de las mejoras de la Plaza y el . Este Plan da continuidad a esa tradición.

El camino a seguir no depende únicamente del regreso de las cadenas minoristas nacionales o de la recuperación de pandemia. Se basa en los incomparables activos culturales, históricos y experienciales de Santa Bárbara, en su clima templado y en la calidad del espacio público que, en primer lugar, atrae a la gente a la calle. Una State Street segura, hermosa, activa y equitativa es la base para una economía del centro de la ciudad resiliente y una vida cívica próspera para la próxima generación.

Esta traducción generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.





DRAFT

1



# 1

## HISTORIA Y CONTEXTO

**El centro de Santa Bárbara y su eje central, State Street, han sido durante mucho tiempo como el corazón cívico y cultural de la región.**

Comprender las fuerzas históricas, arquitectónicas, económicas y cívicas que han dado forma a este corredor es esencial para fundamentar cualquier visión a largo plazo sobre su futuro. El Plan Maestro de State Street no es una ruptura con el pasado, sino la continuación de una tradición profundamente arraigada de administración decidida e impulsada por la comunidad del espacio público más emblemático de Santa Bárbara.

DRAFT

## UN CORREDOR EN TRANSFORMACIÓN: REFLEJANDO Y HONRANDO EL PASADO Y ALLANANDO EL CAMINO HACIA EL FUTURO

La historia de State Street y del centro de Santa Bárbara es, en esencia, una historia de reinvenición recurrente al servicio de valores cívicos perdurables. Desde las rutas comerciales chumash y el camino del presidio español hasta la reconstrucción posterior al terremoto, las mejoras de la Plaza, el desarrollo de Paseo Nuevo y ahora el Plan Maestro de State Street, cada generación de habitantes de Santa Bárbara ha tenido que interpretar y renovar el significado de este corredor para su propia época.

Varios temas se repiten a lo largo de esta historia y siguen siendo directamente relevantes para el Plan Maestro:

- » **La primacía de la experiencia peatonal.** Desde la red de paseos concebida tras el terremoto de 1925 hasta el paisaje urbano de la Plaza de 1969 y el paseo de la era de la pandemia, Santa Bárbara ha priorizado repetidamente el entorno peatonal como la base de un centro urbano vital.
- » **El papel de las normas de diseño en la identidad del lugar.** La creación de la primera junta de revisión arquitectónica del país

tras el terremoto de 1925, la creación de la Comisión de Monumentos Históricos en 1993 y el mantenimiento del carácter neocolonial español durante un siglo demuestran que la gestión coherente del diseño es un activo económico y cívico a largo plazo.

- » **La importancia de la inversión pública y la capacidad institucional.** Desde la Agencia de Reurbanización hasta los Distritos de Mejora Comercial (BID), la historia del centro de Santa Bárbara refleja el papel fundamental de las instituciones y los fondos específicos para mantener la vitalidad del ámbito público.
- » **La comunidad como coautora.** Los procesos de planificación que han dado forma a este corredor, incluyendo el Plan Maestro actual y el trabajo del Comité Asesor de State Street, han contado sistemáticamente con una amplia participación pública. La , expresada a través de miles de conversaciones y respuestas a encuestas, no es algo incidental al plan; es su fundamento. El Plan Maestro de State Street lleva adelante esta tradición. Basado en la historia de la ciudad, sensible a las condiciones actuales y orientado hacia una visión a largo plazo de 20 a 30 años, aspira a ser digno del siglo de gestión que lo precedió y lo suficientemente flexible como para responder al futuro que hoy desconocemos.



## ORÍGENES: DE LA TIERRA NATAL DE LOS CHUMASH AL ASENTAMIENTO ESPAÑOL

Mucho antes de la llegada de los colonos europeos, la llanura costera de Santa Bárbara era el hogar del pueblo chumash, que ocupó este territorio durante hasta 6000 años. Los chumash mantenían sofisticadas redes comerciales, tradiciones marítimas y asentamientos permanentes en toda la región. Su presencia dio forma al paisaje ecológico y cultural sobre el que construirían las generaciones posteriores.

Los soldados españoles llegaron a finales del siglo XVIII y fundaron El Presidio de Santa Bárbara en 1782 como

puesto militar para proteger la costa de Alta California. Poco después, en 1786, se fundó la Misión de Santa Bárbara, lo que consolidó la importancia de la zona dentro del sistema colonial español. El Presidio y el camino de la misión, que discurría aproximadamente por lo que más tarde se convertiría en State Street, establecieron el eje cívico nort-sur que define el centro de Santa Bárbara hasta el día de hoy.

México obtuvo su independencia de España en 1821, momento en el que Santa Bárbara tenía una población de aproximadamente 1300 habitantes, incluidos los chumash que habían sobrevivido. Tras la Guerra México-Estadounidense, Santa Bárbara comenzó su existencia legal como ciudad estadounidense el 9 de abril de 1850, y el primer distrito comercial surgió entre 1850 y 1851, cuando se expidieron las primeras licencias comerciales.



## EL SIGLO XIX: EL CRECIMIENTO A LO LARGO DE STATE STREET

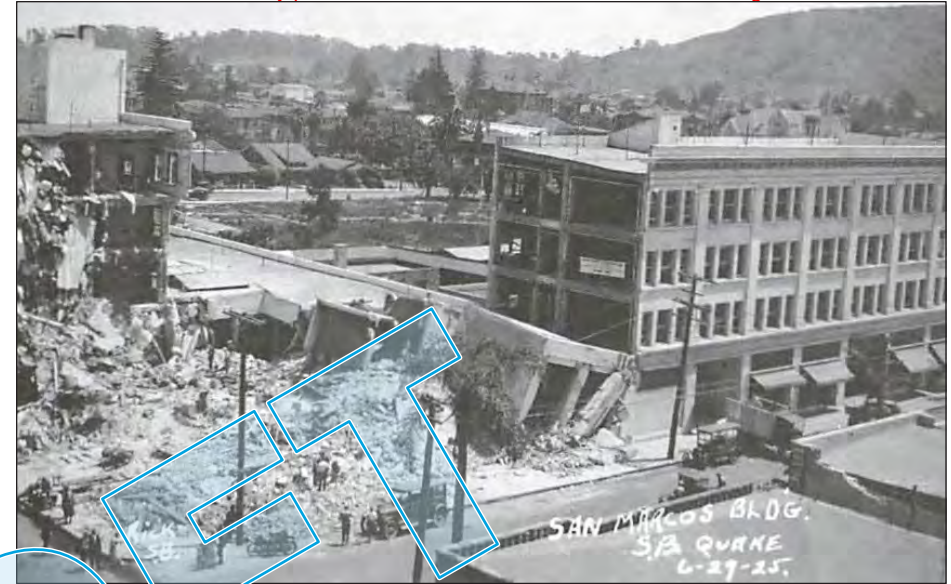
El descubrimiento de oro en Sierra Nevada en 1848 transformó California casi de la noche a la mañana y Santa Bárbara sintió las repercusiones de esa transformación. La fiebre del oro trajo consigo una afluencia de comerciantes, especuladores y colonos, lo que convirtió a Santa Bárbara de una tranquila comunidad de ranchos en una ciudad con mayor actividad comercial. State Street, como la ruta principal que conectaba la costa con el interior, se convirtió en la ubicación natural para el emergente distrito comercial.

La construcción del muelle Stearns en 1872 fue un punto de inflexión en el desarrollo económico de la ciudad. Por primera vez, los buques oceánicos podían descargar materiales de construcción, mercancías y pasajeros directamente en Santa Bárbara, evitando los difíciles desembarcos en las olas que durante mucho tiempo habían limitado el comercio. El muelle aceleró

el crecimiento a lo largo de State Street a medida que las mercancías se trasladaban desde el puerto a través del corredor del centro de la ciudad.

Las primeras vías férreas para tranvías tirados por caballos se instalaron a lo largo del lado oeste de State Street, desde Sola Street hasta Stearns Wharf, a finales del siglo XIX. Por esa misma época, se pavimentó State Street y se construyeron aceras de madera de tres metros y medio de ancho. Los tranvías eléctricos operaron a lo largo del corredor desde 1896 hasta 1929, cuando fueron reemplazados por autobuses a motor.

La finalización de la conexión del Ferrocarril del Pacífico Sur a principios del siglo XX, que unía Santa Bárbara con Los Ángeles al sur y San Francisco al norte, puso fin de manera efectiva al aislamiento geográfico de la ciudad y consolidó su futuro como destino turístico y residencial. Con un acceso ferroviario confiable, el turismo floreció y State Street se convirtió en el centro del comercio minorista, la hostelería y la vida cívica de una ciudad en crecimiento.



## EL TERREMOTO DE 1925 Y EL NACIMIENTO DEL RENACIMIENTO COLONIAL ESPAÑOL

El acontecimiento más trascendental en la historia arquitectónica del centro de Santa Bárbara ocurrió en las primeras horas de la mañana del 29 de junio de 1925, cuando un gran terremoto destruyó gran parte del corredor de State Street

. El desastre tuvo un impacto inmediato devastador, pero creó una oportunidad extraordinaria: la reconstrucción casi total del núcleo del centro de la ciudad.

En el momento del terremoto, ya estaba en marcha en Santa Bárbara un movimiento cívico, liderado por visionarios como Bernard Hoffman y Pearl Chase, para establecer una identidad arquitectónica unificada para la ciudad, arraigada en su herencia española y mexicana. La destrucción del terremoto barrió el mosaico de edificios comerciales victorianos y vernáculos

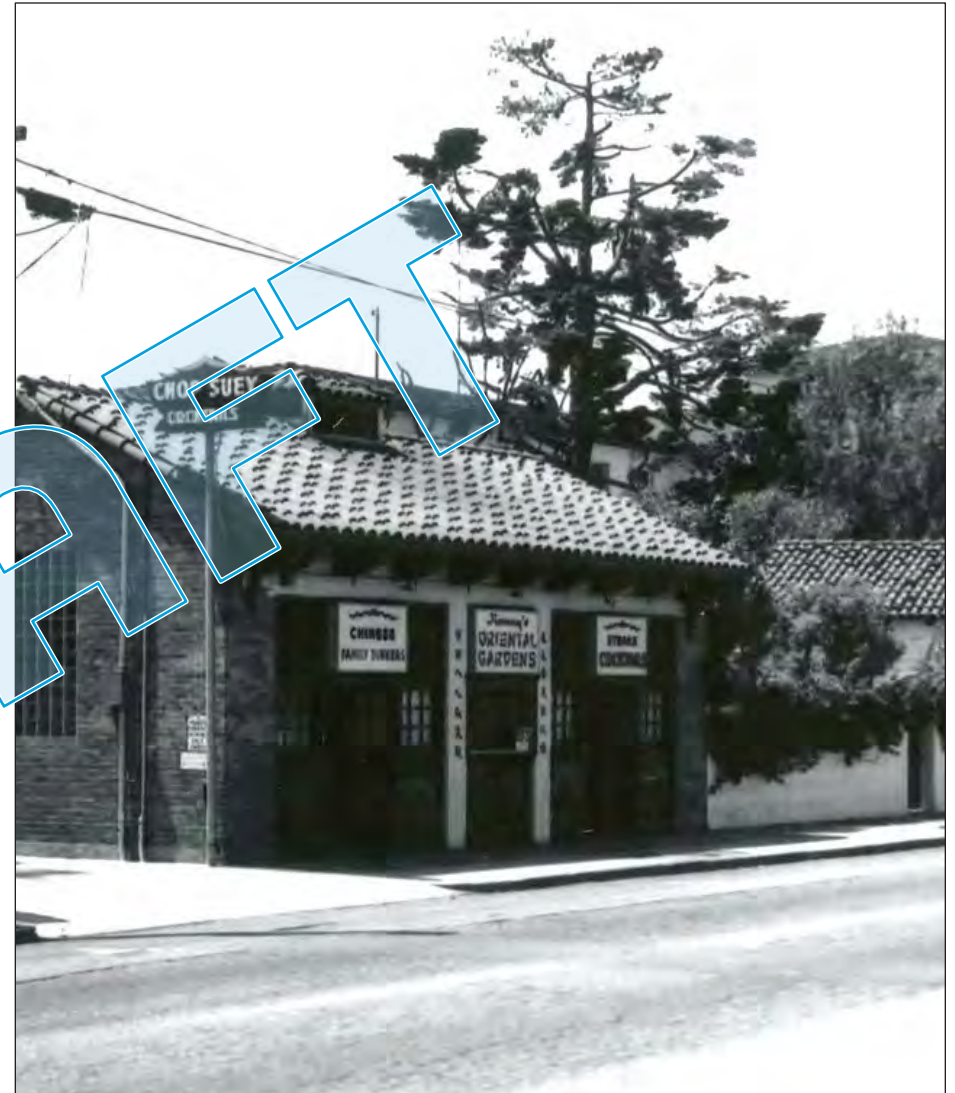
que se había acumulado a lo largo de State Street y abrió el camino para un esfuerzo de reconstrucción coherente.

**«El Pueblo Viejo» —el distrito histórico central de la ciudad— resurgió de los escombros y hoy en día sirve para diferenciar a Santa Bárbara.**

El centro reconstruido reflejaba los ideales del estilo neocolonial español, caracterizado por techos de tejas rojas, paredes de estuco blanco, herrajes decorativos en ventanas y balcones, columnatas arqueadas y exuberantes jardines. Santa Bárbara estableció lo que se reconoce como la primera junta de revisión arquitectónica del país, con normas de diseño obligatorias para las nuevas construcciones en el distrito del centro

. Este compromiso institucional con la coherencia arquitectónica se ha mantenido y aplicado desde entonces, lo que ha dado como resultado uno de los distritos comerciales históricos con mayor cohesión visual de los Estados Unidos.

Los planificadores y líderes cívicos que guiaron la reconstrucción posterior al terremoto también concibieron una red de paseos peatonales, senderos sombreados que atraviesan las cuadras conectando State Street con patios interiores, edificios cívicos y monumentos históricos. Esta red de paseos, que conecta destinos como el Ayuntamiento, la Plaza De la Guerra, el Palacio de Justicia y el Presidio, sigue siendo una característica definitoria de la experiencia del centro de la ciudad y un marco clave para el Plan Maestro actual.





## LA PÉRDIDA DE CHINATOWN Y JAPAN TOWN

La campaña de reconstrucción posterior al terremoto, aunque transformadora en muchos sentidos, también borró comunidades que habían sido parte integral de la vida cívica de Santa Bárbara. La manzana de la calle Canon Perdido, entre State Street y Anacapa Street, sirvió como centro cultural y residencial para los inmigrantes chinos, quienes comenzaron llegando a Santa Bárbara ya en la década de 1860. Chinatown incluía casas de huéspedes, varios negocios, una escuela, un lugar de culto y espacios de reunión comunitaria. Durante la reconstrucción que tuvo lugar tras el terremoto de Santa Bárbara de 1925, la zona de Chinatown en el centro fue desmantelada para crear una estética cohesiva de estilo neocolonial español en el centro de Santa Bárbara.

La calle E. Canon Perdido, entre State Street y Santa Barbara Street, también fue en su día el centro cultural, comercial, social y religioso de la comunidad japonesa-estadounidense de Santa Bárbara. En la década de 1920, Japan Town contaba con pensiones, baños públicos, restaurantes, una tintorería, iglesias, una sala de billar y una tienda de comestibles. Estos negocios atendían a la población japonesa-estadounidense de Santa Bárbara, que ascendía a unas 500 personas antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. El último edificio conocido construido para el barrio chino data de 1947, y Japantown no vio ninguna construcción adicional después de la Segunda Guerra Mundial. El desplazamiento de estas comunidades representa una dimensión significativa y a menudo pasada por alto de la historia que el Plan Maestro debe reconocer.



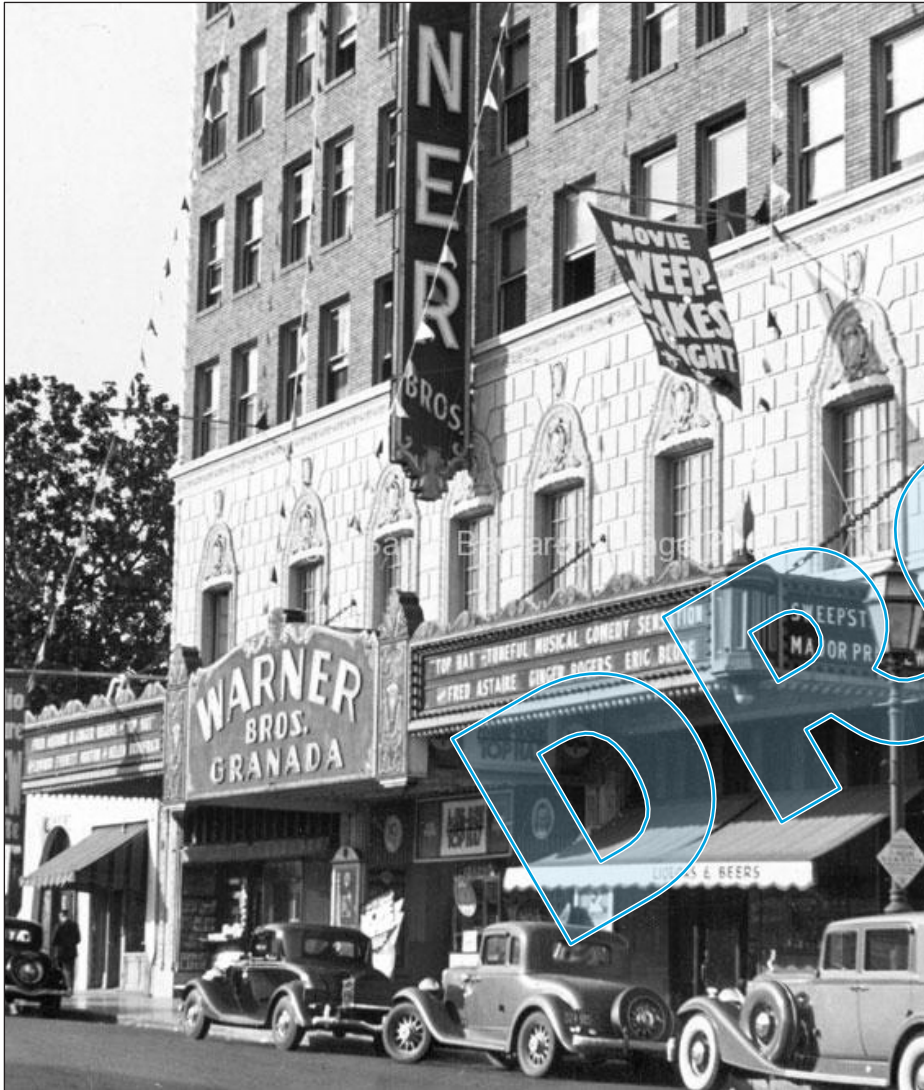
## EL COMERCIO DE MEDIADOS DE SIGLO Y EL AUGE DEL DISTRITO DEL CENTRO

De 1912 a 1921, la ciudad fue un importante centro de producción de cine mudo, precursor de Hollywood, lo que dio lugar a una energía cosmopolita temprana en el centro de la ciudad.

A lo largo de la década de 1930 y en las décadas de la posguerra, State Street consolidó su papel como la principal dirección comercial de la región. Para la década de 1940, el centro de State Street se había establecido como el principal centro comercial, financiero, cultural y gubernamental del condado de Santa Bárbara: un vibrante distrito comercial y un destino regional para residentes y visitantes. Durante este período, el corredor se caracterizaba por aceras estrechas, cuatro carriles de tráfico vehicular y estacionamiento en la calle.

Las décadas de la posguerra trajeron una creciente presión competitiva. El crecimiento demográfico se desplazó hacia las áreas suburbanas impulsado por el auge de la vivienda de la posguerra, la construcción de autopistas y el desarrollo del valle de Goleta. Esta suburbanización fue posible, en parte, gracias a la creación del lago Cachuma, que permitió que la población del valle de Goleta se triplicara. La Universidad de California en Santa Bárbara se expandió, y el sector de la investigación y la tecnología creció a lo largo de la costa sur.

Dos desarrollos comerciales en particular desviaron el gasto del centro de la ciudad. El centro comercial Fairview abrió sus puertas en Goleta en 1964, lo que impulsó un mayor desarrollo a lo largo de ese corredor. Luego, más cerca de casa, La Cumbre Plaza abrió en Santa Bárbara en 1967. La Cumbre Plaza fue el primer centro comercial de la región, lo que provocó que los grandes almacenes abandonaran el centro de la ciudad, alejara a residentes y visitantes del



y aceleré una tendencia de desinversión que se estaba produciendo en los centros urbanos de todo el país.

En respuesta al auge del comercio minorista en los suburbios y a la apertura de La Cumbre Plaza, los negocios del centro se organizaron formalmente como la Organización del Centro de Santa Bárbara en 1967, estableciendo una voz unificada para el distrito y lanzando promociones comerciales y eventos comunitarios que continúan hasta el día de hoy. Aprovechando este impulso, la ciudad estableció el primer Distrito de Mejora Comercial (BID) del centro de Santa Bárbara en 1975, seguido de un segundo BID para el Distrito del Casco Antiguo en 1976, creando una base de financiación estable y autofinanciada para apoyar el trabajo organizativo continuo.



## PLANIFICACIÓN Y REINVERSIÓN: 1969-2000

Reconociendo la necesidad de inversión pública para mantener la vitalidad del núcleo histórico, los líderes de la ciudad emprendieron una serie de iniciativas de planificación estratégica e infraestructura durante las últimas décadas del siglo XX que continúan dando forma al carácter del centro de la ciudad en la actualidad.

### El paisaje urbano de The Plaza

Una de las inversiones más duraderas en el ámbito público del centro de la ciudad, «The Plaza» fue diseñada por el arquitecto Robert Ingle Hoyt en 1969, siguiendo la recomendación del Plan General de 1964 de reducir State Street de cuatro a dos carriles para vehículos. La mejora del paisaje urbano, que abarca seis cuadras desde la calle Victoria hasta la calle Ortega, incluye aceras de baldosas, palmeras, bancos y

aceras para peatones, al tiempo que conserva e incorpora los edificios históricos que definen el carácter de State Street.

El proyecto de The Plaza requirió una reestructuración fundamental del estacionamiento en el centro de la ciudad. Se eliminó por completo el estacionamiento en la vía pública de State Street, y el acceso se trasladó a las calles paralelas de Chapala y Anacapa. Financiados con las cuotas del Distrito de Estacionamiento de las propiedades circundantes, se construyeron cinco nuevos estacionamientos a cielo abierto y un estacionamiento de varios pisos detrás de las fachadas comerciales para reemplazar la oferta perdida en la calle. Para conectar a los compradores desde estas nuevas instalaciones fuera de la vía pública de vuelta a State Street, la ciudad desarrolló la red de paseos entrelazando senderos peatonales a través de callejones existentes y, en algunos casos, a través de los propios edificios. Los paseos no fueron, por lo tanto, un elemento de diseño independiente, sino una necesidad funcional de la estrategia de estacionamiento, que con el tiempo se convirtió



en una red distintiva de conexiones peatonales bordeadas de tiendas, exclusiva del centro de Santa Bárbara

En colaboración con la Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara, que estuvo activa de 1972 a 2012, la ciudad amplió la oferta en las décadas siguientes décadas mediante la construcción de estructuras de estacionamiento adicionales «casi invisibles», diseñadas para integrarse en el paisaje urbano del centro. Para competir con la campaña de «Estacionamiento gratuito» de La Cumbre Plaza, en 1970 la comunidad empresarial del centro se asoció con la ciudad para formar una (PBIA), que ayudó a compensar una parte del costo de operación del sistema de estacionamiento público de la ciudad, lo que le permitió a esta ofrecer un período de estacionamiento «gratuito» en los estacionamientos públicos. La exalcaldesa Sheila Lodge reconoció que este sistema fue esencial para mantener al centro frente al desarrollo de centros comerciales suburbanos que amenazaba el corredor a finales de la década de 1960 y

1970. Hoy en día, el sistema comprende diez estacionamientos y cinco estructuras de estacionamiento con un total de más de 3,000 plazas, que atienden a más de cinco millones de vehículos al año.

La Plaza se amplió en la década de 1990 con la incorporación de arte público, nuevo mobiliario urbano y el Programa de Banderas de State Street, que sigue siendo un símbolo visible de la identidad del centro de la ciudad.

Aunque el Concejo Municipal discutió un paisaje urbano peatonal en el Plan General de 1964 y el cierre total de algunas cuadras de State Street al tráfico de vehículos ya en la década de 1980, no se tomó ninguna medida formal.

La evolución del centro de Santa Bárbara ha sido un proceso de décadas. El Plan General de 1964 articuló por primera vez una visión de una State Street orientada a los peatones, lo que desencadenó las primeras conversaciones sobre la pacificación del tráfico, la oferta de estacionamiento y la creación de un entorno de plaza pública vibrante que definiría el carácter del corredor.



La creación de la Agencia de Reurbanización en 1972 proporcionó el mecanismo financiero e institucional para comenzar a convertir esa visión en realidad, financiando mejoras públicas y sentando las bases para la inversión privada. A lo largo de las décadas de 1980 y 1990, la visión se amplió aún más al extender el ámbito peatonal desde la Plaza de State Street hasta la autopista, avanzando el distrito comercial con el desarrollo de Paseo Nuevo y sus grandes almacenes, y financiando las instalaciones culturales y artísticas que dotaron al centro de la ciudad de su riqueza cívica. Cada uno de estos hitos fue el resultado de ciclos de planificación, debate público y de una inversión paciente que se extendió a lo largo de generaciones. Pasaron más de cincuenta años entre la articulación de esa visión original y su expresión más plena. Con esos cimientos ahora firmemente establecidos, ha llegado el momento de mirar hacia adelante: aprovechar lo que esas

décadas de esfuerzo han producido y definir en qué se convertirá el centro de Santa Bárbara en los próximos cincuenta años.

### **Districtos de mejora comercial**

El centro de Santa Bárbara fue pionero en uno de los primeros Districtos de Mejora Comercial (BID) de California en 1975, estableciendo un mecanismo de autoevaluación para proporcionar financiamiento estable y recurrente para los programas y servicios del centro. En 1976 se creó un segundo BID para el Distrito del Casco Antiguo. Estas estructuras le dieron a la organización del centro una base financiera confiable y un modelo que posteriormente fue adoptado por ciudades de todo el estado.

### **La Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara**

Fundada en 1972, la Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara (RDA) se convirtió en la principal fuerza de inversión pública en el núcleo del centro de la ciudad durante las cuatro décadas siguientes. La RDA amplió la plaza de State

para incluir las cuadras de la ciudad entre las calles Haley y Ortega, con ajardinamiento y ampliación de las aceras. A mediados de la década de 1990, también se mejoró la cuadra 400 de State Street (desde East Haley hasta Gutierrez), aunque con aceras más estrechas que las situadas más arriba de Haley Street. La RDA construyó aproximadamente 1,000 espacios de estacionamiento adicionales en nuevas instalaciones del centro de la ciudad.

La inversión más visible de la RDA fue la construcción de Paseo Nuevo en 1990, un centro comercial al aire libre de aproximadamente 460 000 pies cuadrados en el corazón del centro de la ciudad, desarrollado como una asociación público-privada. La RDA también financió la rehabilitación de infraestructura cultural, incluyendo el Teatro Granada y el Teatro New Vic/Ensemble, en la década de 1990 y principios de la de 2000. Este compromiso sostenido con la inversión cultural y comercial ayudó a mantener la posición del centro de la ciudad como destino regional durante un período de intensa competencia de los suburbios.

La eliminación repentina de las agencias de reurbanización de California en 2012, como parte de la reestructuración presupuestaria del estado, puso fin al flujo constante de inversión pública que había sostenido el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años. La desaparición de la RDA, junto con los cambios estructurales en la economía minorista impulsados por

el comercio electrónico y los cambios en los hábitos de los consumidores, generó un aumento de locales desocupados y una reducción de la capacidad de mantenimiento en algunas zonas del corredor, lo que supone un contexto importante para el actual Plan Maestro.

El compromiso de **la Comisión de Monumentos**

**Históricos** de Santa Bárbara con la preservación

arquitectónica se remonta a 1959, cuando el Concejo Municipal

aprobó una resolución que establecía El Pueblo Viejo (EPV) en las zonas del centro y del paseo marítimo, seguida en marzo de 1960 por una ordenanza que designaba formalmente a EPV como

un distrito y definió los estilos arquitectónicos permitidos. Poco después, en mayo de 1960, se formó un Comité de Monumentos Históricos para gestionar esta visión. Estos primeros esfuerzos reflejaron la dedicación de la comunidad a preservar el carácter de renacimiento colonial español de la ciudad. Décadas más tarde, los votantes de Santa Bárbara consolidaron este compromiso al aprobar una enmienda a la Carta Orgánica en noviembre de 1993 (Sección 802), que estableció formalmente la Comisión de Monumentos Históricos (HLC) y le otorgó autoridad sobre el diseño y la modificación de todas las estructuras dentro de El Pueblo Viejo, un mandato que sigue guiando el entorno construido del centro de Santa Bárbara en la actualidad.

## DESAFÍOS Y RESILIENCIA: 2000-2019

Las dos primeras décadas del siglo XXI trajeron consigo una sucesión de desafíos que pusieron a prueba la resiliencia del distrito del centro. La Gran Recesión de 2007-2009 aumentó el número de locales comerciales desocupados y redujo los ingresos fiscales, lo que supuso una carga tanto para las empresas como para los organismos públicos que apoyaban al distrito. La eliminación de las agencias de reurbanización de California en todo el estado en 2012 puso fin abruptamente al flujo de fondos de reurbanización que había sostenido la inversión pública en el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años, marcando el final de una era significativa de reinversión urbana patrocinada con fondos públicos.

Históricamente, los ingresos por estacionamiento también financiaban el mantenimiento de la Plaza y el sistema de paseos, así como otros servicios del centro, como el servicio de transporte Downtown-Waterfront Shuttle. Sin embargo, el aumento de los costos, combinado con ingresos estables, ha significado que estos costos hayan tenido que transferirse al Fondo General de la ciudad.

Los cambios estructurales más amplios en la economía minorista, como el crecimiento del comercio electrónico, el dominio continuado del crecimiento regional y los hábitos cambiantes de los consumidores, también redujeron el tráfico peatonal y alteraron la combinación de inquilinos a lo largo de State Street. El auge de corredores comerciales

en las comunidades vecinas, desde el Camino Real Marketplace en Goleta hasta Coast Village Road en Montecito y la oferta comercial en Carpinteria, ha ido alejado a los compradores y el gasto de State Street, fragmentando el mercado minorista regional que el centro de Santa Bárbara dominaba en su día. Las tasas de desocupación en bloques comerciales que antes eran de primera categoría aumentaron, y el entorno físico de algunas partes del corredor comenzó a mostrar los efectos del mantenimiento diferido y la menor actividad.

A pesar de estas presiones, el centro de Santa Bárbara demostró una considerable resiliencia. Los sectores de las artes, la restauración y el entretenimiento continuaron atrayendo a visitantes y residentes. La infraestructura cultural del distrito incluye el Teatro Granda, el Teatro Lobero, el Teatro Center Stage, el Teatro Arlington, The New Vic/Ensemble Theatre Company, el Museo de Arte de Santa Bárbara, el Museo de Arte Contemporáneo, el Museo Histórico de Santa Bárbara, la Casa De La Guerra y El Presidio. Esta infraestructura cultural mantuvo el tráfico peatonal y reforzó la identidad de State Street como un destino, en lugar de ser simplemente un corredor comercial. El número de negocios en el área metropolitana del centro creció de aproximadamente 400 en 1975 a más de 1,420 en 2015, lo que refleja la vitalidad del distrito en general, incluso cuando el corredor comercial principal se enfrentaba a dificultades.



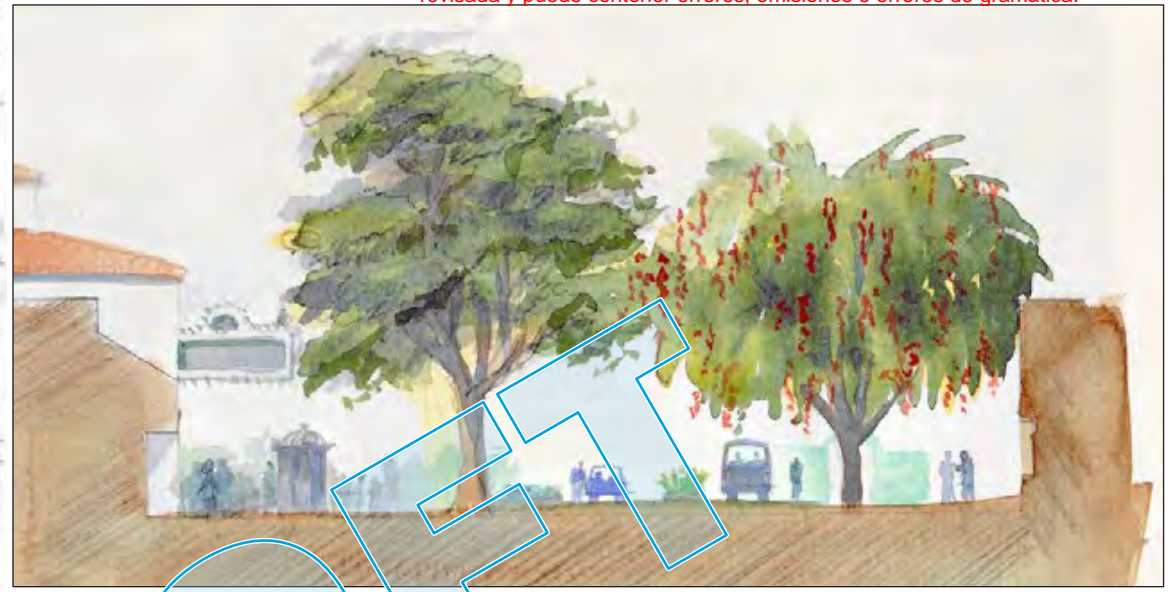
## LA PANDEMIA DE COVID-19 Y EL : 2020 – PRESENTE

La pandemia de COVID-19, que llegó a California a principios de 2020, supuso un catalizador inesperado para la reinención de State Street. En respuesta a las directrices de salud pública que exigían la separación de los comensales de los restaurantes de los espacios interiores cerrados, la ciudad de Santa Bárbara cerró al tráfico vehicular un tramo de ocho cuadras de State Street en 2020, lo que permitió a los restaurantes y negocios expandirse hacia la vía pública con parklets para comer al aire libre y espacios de reunión.

Lo que comenzó como una medida temporal de salud pública reveló rápidamente una demanda latente de un tipo diferente de calle en el centro de la ciudad. Las familias, los peatones, los ciclistas y los visitantes respondieron con entusiasmo al paseo peatonal y a las nuevas oportunidades de comer al aire libre

en el centro de la ciudad. El cierre, implementado con materiales de construcción rápida y de bajo costo, incluyendo bolardes móviles, macetas y marcas viales, se convirtió en un proyecto de demostración que generó un apoyo sostenido de la comunidad y un sólido debate público sobre el futuro del corredor.

La ciudad probó varias configuraciones diferentes durante este período. Inicialmente, se canalizó a los ciclistas hacia el centro de la calle; posteriormente, se estableció un carril para bicicletas designado de 8 cuadras para separar a los ciclistas de los peatones. La manzana 1200 se abrió al tráfico vehicular de un solo sentido en noviembre de 2023 para permitir que los visitantes dejaran a sus acompañantes en el Teatro Granada. Se probaron iluminación decorativa y mesas y sillas públicas en varios tramos. Sin embargo, todas estas modificaciones se diseñaron explícitamente como medidas temporales hasta que se pudiera hacer realidad una visión para el centro de la ciudad.



El éxito del cierre temporal planteó a la ciudad una pregunta fundamental: ¿hasta qué punto deberían estos cambios convertirse en permanentes?

Se creó el Comité Asesor de State Street (SSAC) para guiar este proceso, encargado de asesorar en el desarrollo de un Plan Maestro integral para el corredor. Poco después, se contrató a un planificador maestro y a un planificador de proyectos para State Street, a quienes se les encomendó la gestión de consultores, la realización de una amplia divulgación comunitaria y la síntesis de las aportaciones del público en una visión a largo plazo.

## DEBATES INICIALES SOBRE LA PLANIFICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE L

### Charrette de diseño de la AIA

En el verano de 2020, la sección de Santa Bárbara del Instituto Americano de Arquitectos (AIA) organizó un taller de diseño en el que participaron más de 160 profesionales del diseño para explorar conceptos para el corredor de State Street y el centro de la ciudad. El taller examinó enfoques de diseño para la calle, marcos de políticas para la construcción de viviendas en el centro de la ciudad y las visiones a largo plazo para el futuro del corredor. La energía y las ideas generadas por esta iniciativa impulsaron directamente la decisión de la ciudad de iniciar el proceso formal del Plan Maestro.

# A COMMUNITY VISION FOR *Downtown Santa Barbara*



**AIA** Santa Barbara

Design Charrette  
**2020**

RE: INVIGORATE  
INVENT  
IMAGINE  
PURPOSE



### **Subcomité de State Street**

Aprovechando el impulso del paseo y la charrette de la AIA, el Concejo Municipal estableció un Subcomité de State Street, que incluía a tres concejales, para supervisar una para evaluar el futuro a largo plazo de State Street. El Subcomité se reunió en numerosas ocasiones entre julio de 2020 y febrero de 2021, dirigiendo las actividades de divulgación y de definición de la visión. El 9 de marzo de 2021, el Concejo Municipal adoptó las recomendaciones del Subcomité que incluían: adoptar principios de visión para el proceso de planificación maestra; iniciar enmiendas al Elemento de Circulación del Plan General para apoyar el cierre permanente de ciertas cuadras al tráfico de vehículos motorizados; iniciar los procesos de planificación y revisión ambiental necesarios para preparar un Plan Maestro; y establecer un nuevo Comité Asesor de State Street para supervisar ese proceso.

### **Comité Asesor de State Street**

El 20 de julio de 2021, el Concejo Municipal nombró a 14 miembros de la comunidad y representantes empresariales, así como a tres concejales, para integrar el (SSAC). El SSAC se encargó de orientar la elaboración del Plan Maestro, lo que incluía aportar ideas y recomendaciones sobre temas relacionados con el plan a medida que se desarrollaba. El SSAC revisó conceptos, evaluó compensaciones y perfeccionó recomendaciones a lo largo del proceso de planificación. El SSAC se reunió desde agosto de 2021 hasta julio de 2024, creando un registro público de deliberaciones que refleja la profundidad y amplitud de la participación comunitaria que ha implicado el proceso del Plan Maestro. Sus aportaciones ayudaron a garantizar que el Plan refleje un enfoque equilibrado de la movilidad, la vitalidad económica, el espacio público y la inclusividad, sin dejar de basarse en las necesidades y prioridades de la comunidad de Santa Bárbara.

## **Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara**

La Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara (DSBIA) es una organización sin fines de lucro establecida para reemplazar a la antigua Organización del Centro, creando un modelo más sostenible y a largo plazo para gestionar y mejorar el distrito del centro. La formación de la DSBIA fue posible gracias al Distrito de Mejora de Beneficios Comunitarios (CBID) del Centro de Santa Bárbara, aprobado por los propietarios en julio de 2024, que proporciona fondos procedentes de cuotas de evaluación específicas para apoyar la ampliación de los servicios de mantenimiento, seguridad y embellecimiento en todo el núcleo del centro. La DSBIA actúa como la principal voz organizativa de los propietarios y la comunidad empresarial del centro y es un socio clave en la configuración de la revitalización continua del corredor. La DSBIA se ha mantenido activa a lo largo del proceso del Plan Maestro de State Street, invirtiendo en mejoras provisionales que incluyen servicios de mantenimiento diario, un programa de embellecimiento de escaparates para locales comerciales vacíos, nuevas guirnaldas de luces en los paseos y servicios de seguridad ampliados.

## **Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara**

La Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara, que representa a más de 1100 empresas desde Carpintería hasta Goleta, ha sido una voz constante en los esfuerzos de planificación a largo plazo y revitalización del centro de Santa Bárbara. A través de su Comité de Políticas Públicas, un grupo diverso de líderes empresariales de todos los sectores de la industria que se reúne mensualmente para investigar, revisar y adoptar posiciones sobre temas que afectan a la comunidad, la Cámara se ha involucrado directamente en

asuntos que afectan a la salud económica y el futuro físico de State Street. La Cámara ha defendido sistemáticamente políticas que apoyan un corredor del centro de la ciudad transitable a pie, comercialmente activo y económicamente resiliente.

## **Amigos de State Street**

Friends of State Street es una organización sin fines de lucro 501(c)(3) que se formó en 2020 con el objetivo de reimaginar el futuro de State Street en colaboración con la comunidad en general. Organizada como un organismo cívico explícitamente neutral dedicado al proceso comunitario más que a un resultado de diseño concreto, la organización ha servido a lo largo del proceso del Plan Maestro como puente entre el personal de la ciudad, las partes interesadas de la comunidad y el público en general. Los esfuerzos iniciales se centraron en apoyar el paseo peatonal mediante orientación sobre parklets, la instalación de jardineras y mejoras realizadas por voluntarios. Posteriormente, el grupo coorganizó una serie de conversaciones comunitarias para recabar opiniones de una amplia gama de voces locales, reuniendo a propietarios de negocios del centro, organizaciones sin fines de lucro, la comunidad artística, agentes inmobiliarios y defensores de la movilidad en sesiones separadas para garantizar que cada grupo tuviera espacio para compartir sus perspectivas libremente.

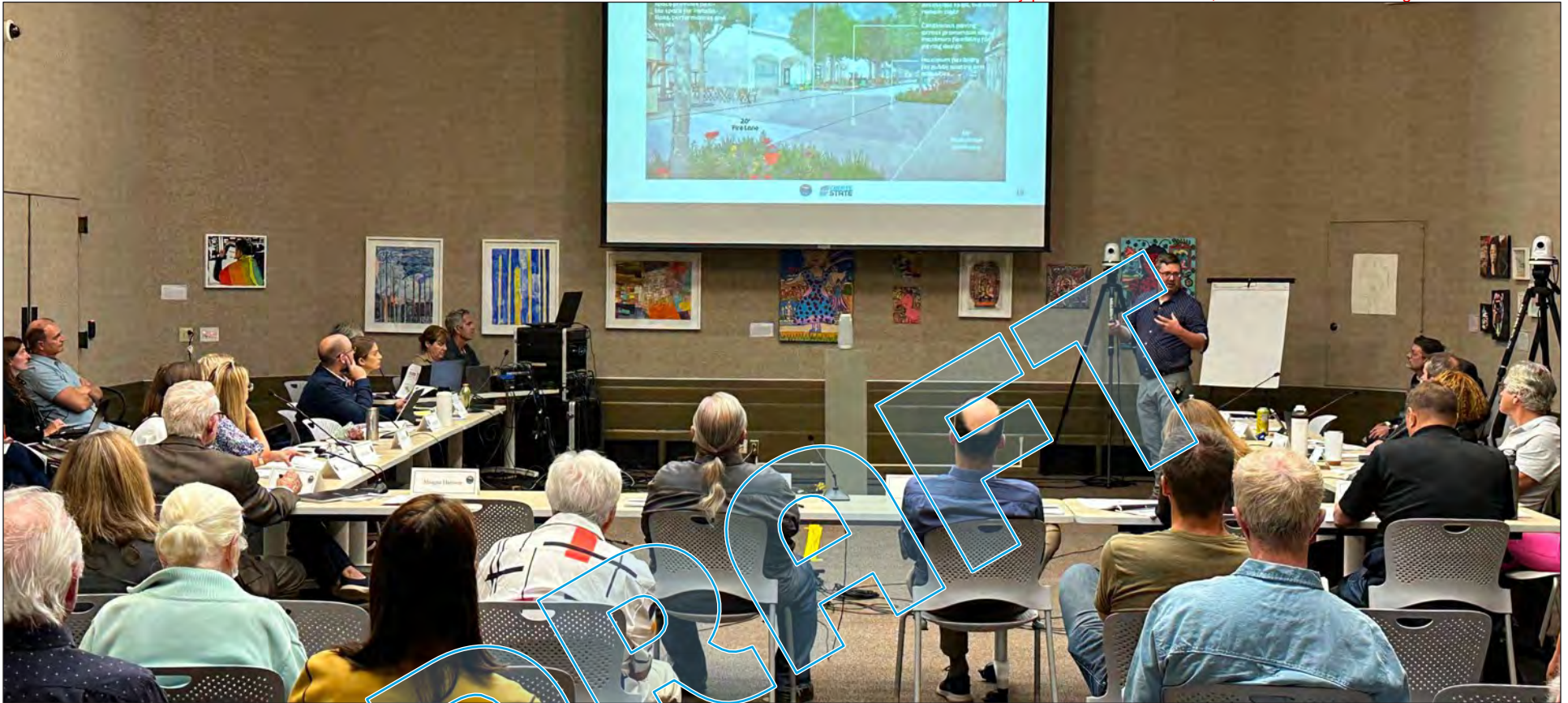
Friends of State Street también ha impulsado proyectos piloto, como el servicio de transporte State Street Loop, que consistía en un servicio gratuito de transporte en carritos de golf eléctricos que ofrecía un recorrido a paso lento a lo largo del paseo. La organización también se asoció con el Jardín Botánico de Santa Bárbara en un proyecto piloto de plantas nativas en la cuadra 1200 de State Street y trabajó para reactivar locales comerciales infrautilizados, conectando a los propietarios con inquilinos creativos para despertar el interés comercial a largo plazo en los espacios vacíos.



## EL PROCESO DEL PLAN MAESTRO DE STATE STREET

El Plan Maestro de State Street representa el inicio de un nuevo esfuerzo de planificación emprendido para el corredor del centro de la ciudad en la era posterior al terremoto. Se basa directamente en el impulso generado por el paseo marítimo de la era de la pandemia, al tiempo que sitúa el futuro del corredor dentro del largo arco de su historia.

El proceso de planificación ha sido extenso y deliberadamente inclusivo. Las actividades de participación comunitaria incluyeron más de 60 eventos comunitarios, 20 reuniones públicas y una encuesta en toda la ciudad que recibió casi 6,000 respuestas individuales, aproximadamente el doble de la tasa de participación registrada en procesos de planificación comparables en ciudades más grandes. Los resultados de esta participación documentaron un fuerte apoyo público a una State Street orientada a los peatones, con un 79 por ciento de los encuestados indicando su preferencia por un corredor libre de tráfico de vehículos privados, con infraestructura para bicicletas y un pavimento flexible.



Los diseños conceptuales del Plan Maestro han sido elaborados por el estudio de diseño urbano Moule and Polyzoides, cuyo trabajo refleja la tradición del estilo neocolonial español y la red de paseos establecida en la reconstrucción de 1925. El plan emergente prevé que State Street se organice en tres zonas distintas, incluyendo un Gran Paseo, el núcleo cívico altamente transitable entre las calles Ortega y Carrillo, con un paisajismo renovado y una cubierta de árboles que da sombra, nueva textura y patrones de pavimento, aceras ampliadas con espacio para servicios y comidas al aire

libre, y un centro tipo plaza preparado para ser un espacio de reunión comunitaria. El diseño se hace eco conscientemente de la visión de la planificación posterior al terremoto, con énfasis en entrelazar y priorizar las conexiones peatonales a través del corazón del centro de la ciudad. A principios de 2026, el Plan Maestro avanza en su proceso de revisión.



## PROYECTOS RECIENTES Y EN CURSO EN EL CORREDOR DEL CENTRO DE LA CIUDAD

Se están llevando a cabo varios proyectos importantes de mejora de infraestructura dentro o adyacentes al área del Plan Maestro, lo que representa tanto el compromiso continuo de la ciudad con la inversión en el centro como el contexto físico en el que debe integrarse el Plan Maestro.

La Plaza De la Guerra, designada como plaza pública en 1853, ha servido como centro simbólico de la ciudad de Santa Bárbara durante más de 170 años. La plaza presenta una oportunidad renovada para la revitalización a través de mejoras estructurales y estéticas diseñadas para atender mejor los eventos artísticos, culturales y a lo largo del año. De especial importancia es su integración

en el diseño del Plan Maestro de State Street para enfatizar aún más un núcleo cívico cohesivo.

Los proyectos de inversión relacionados incluyen el paso subterráneo de State Street de Vision Zero entre las calles Gutiérrez y Yanonali, finalizado en 2025; las mejoras a la Plaza de la Biblioteca, finalizadas en noviembre de 2024; y la Comisaría de Policía de Santa Bárbara, cuya finalización está prevista esté terminada en 2027. El mercado de agricultores de los sábados también se reubicó con éxito en las cuadras 0 de la calle Carrillo y las cuadras 900–1000 de State Street en septiembre de 2024, lo que trajo una activación semanal significativa a un segmento clave del corredor.

Estos proyectos, en su conjunto, representan una inversión pública sustancial en el tejido del centro de la ciudad y deben reconocerse como componentes integrados de la visión más amplia del futuro de State Street.

DRAFT

2



# 2

## E ACTUAL DE LA CALLE STATE

**El tejido urbano del centro de Santa Bárbara es un aspecto definitorio de su cultura e identidad, caracterizado por edificios de uso mixto a escala humana y calles vibrantes y aptas para los peatones.**

State Street ha sido durante más de 110 años el núcleo comercial y peatonal de la ciudad, funcionando tanto como la columna vertebral económica como el corazón simbólico de Santa Bárbara. Refleja la rica historia de la ciudad y proporciona una base sólida sobre la que construir un futuro transformado.

Esta sección ofrece una visión general de las condiciones actuales a lo largo de State Street, organizada en torno a los sistemas y dinámicas clave que dan forma al entorno del centro: uso del suelo y forma urbana, distritos y carácter, movilidad, vitalidad económica, espacio público y activación, y contexto de planificación. Identifica tanto las fortalezas duraderas que hacen que State Street sea resiliente, como los desafíos apremiantes que requieren una intervención coordinada.



<b>Retail Area</b>	202,320 sf	384,360 sf	204,120 sf	= 790,800 sf TOTAL
<b>Parking Stalls</b>	1,367 parking	1,517 parking	1,008 parking	= 4,000 parking stalls TOTAL





## ÁREA DE ESTUDIO DE

El área de estudio del Plan Maestro de State Street se centra en State Street y las cuadras circundantes del centro de la ciudad. Limita con las calles Anacapa y Chapala al este y al oeste, y con las calles Gutiérrez y Sola al sur y al norte. Esta zona abarca las cuadras 400 a 1300 de State Street, un corredor que se extiende a lo largo de más de tres cuartos de milla, e incluye los paseos, los carriles para bicicletas en la vía pública, las calles transversales, las plazas públicas y los estacionamientos que conforman el tejido general del centro de la ciudad.

Según el análisis del área de estudio y los comentarios de la comunidad, hay tres distritos distintos a lo largo de State Street, cada uno con su propio carácter, usos del suelo y base de usuarios. Los comentarios de la comunidad han afirmado de manera consistente que, si bien los dos distritos principales son relativamente exitosos, el Distrito Cívico y Comercial central es el área prioritaria para la intervención y la dinamización.



#### **Distrito de entretenimiento: manzanas 400 a 600**

El distrito más al sur se caracteriza por una vibrante concentración de bares, restaurantes, salas de cata de vinos y locales de vida nocturna bajo una exuberante copa de árboles. Atrae a una mezcla diversa de residentes y visitantes y, en general, se considera uno de los segmentos más activos y económicamente prósperos del corredor. La concentración de usos orientados a la noche genera un tráfico peatonal sostenido y energía en las calles hasta bien entrada la noche. La manzana 400 tiene una configuración diferente al resto de la Plaza, con aceras más estrechas y tráfico vehicular en ambos sentidos para facilitar el acceso de los servicios de emergencia al paso subterráneo de la autopista 101 y a las calles Haley y Gutiérrez.



#### **Distrito cívico y comercial: Mancomunidades 700 a 900**

En el centro geográfico del centro de la ciudad, este distrito tiene como puntos de referencia el centro comercial Paseo Nuevo, las conexiones con la Plaza de la Guerra, la Casa de la Guerra, el Ayuntamiento, la Academia de Música del Oeste y el Centro de Cine de Santa Barbara. El distrito también acoge el mercado de agricultores certificados de Santa Bárbara los martes, y el Paseo Nuevo alberga diversos mercados de arte. Aunque es de carácter más cívico, ha tenido dificultades para dinamizarse, especialmente por las tardes, cuando predomina el uso comercial del distrito están cerrados. El número relativamente reducido de restaurantes y de actividades nocturnas que atraen visitantes crea una notable falta de dinamismo que separa los extremos más activos del corredor. Las opiniones de la comunidad identifican sistemáticamente esta zona como la prioridad para la revitalización, lo que también complementaría el Proyecto de Revitalización de la Plaza De La Guerra.



### **Distrito de las Artes: manzanas 1000 a 1300**

El extremo norte alberga las instituciones culturales más destacadas de la ciudad: el Teatro Granada, el Teatro Arlington, el Museo de Arte de Santa Bárbara, la Compañía de Teatro New Vic/Ensemble y la Biblioteca Pública de Santa Bárbara. En la manzana 900 de State Street, cerca del Distrito de las Artes, se encuentran la Academia de Música del Oeste y el Centro de Cine de Santa Bárbara. Estos destinos atraen a un público numeroso y generan una actividad sinérgica en los restaurantes y galerías de los alrededores.

La programación cultural del distrito, incluido el First Thursday Art Walk, lo convierte en un destino regional y en una piedra angular de la identidad de State Street. La manzana 1200 está actualmente abierta a los vehículos que circulan en dirección norte con carriles para bicicletas de doble sentido en la calle. La cuadra 1300 es una cuadra de transición con tráfico vehicular de doble sentido y carriles para bicicletas. Al no haber sido incluida en la anterior State Street Plaza, la manzana 1300 tiene una configuración diferente al resto del Área de Estudio de State Street, con aceras estrechas de concreto y estacionamiento paralelo a la calle en ambos lados.

## USO DEL SUELO

■ Civic/Cultural ■ Retail ■ Office ■ Hospitality



## EDIFICIOS CÍVICOS Y EMBLEMÁTICOS

■ Landmark ■ Historic Resource ■ Structure of Merit



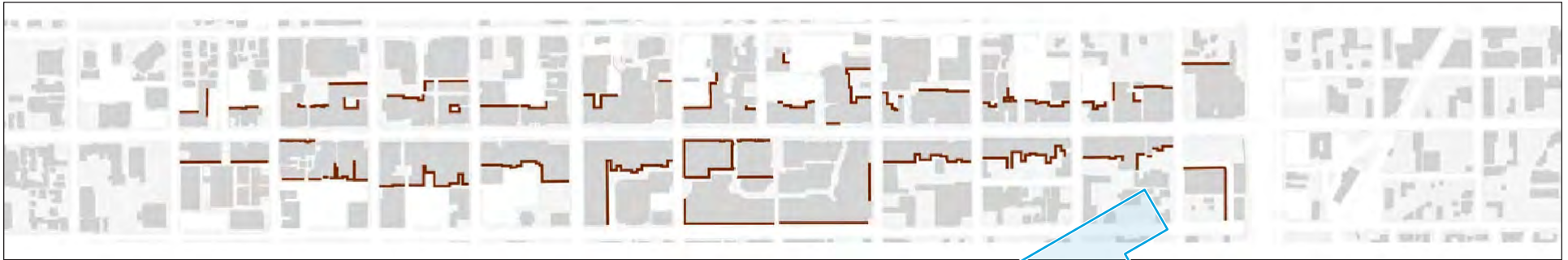
## ESTACIONAMIENTO

■ Public Parking Garages ■ Public Parking Lots



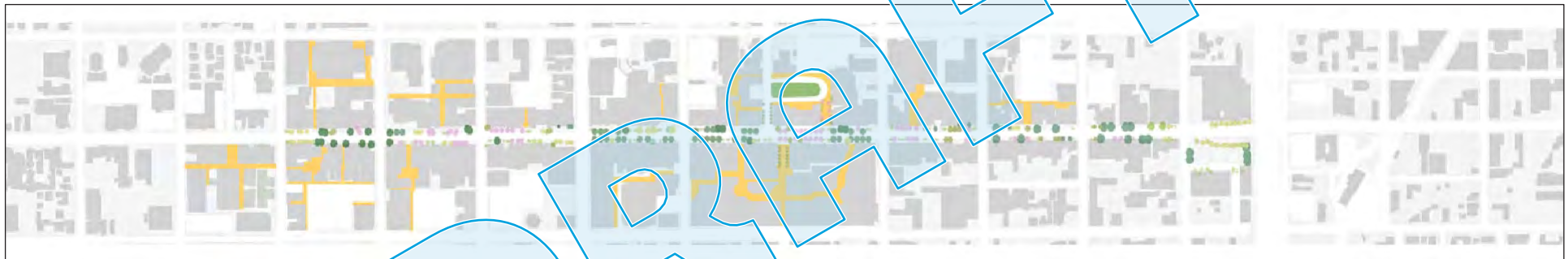
## ACCESO DE SERVICIOS A LOS EDIFICIOS

■ *Building Service Access*



## ESPACIOS ABIERTOS Y PAISAJE URBANO

■ *Paseo* ■ *Plaza* ●●● *Streetscape*



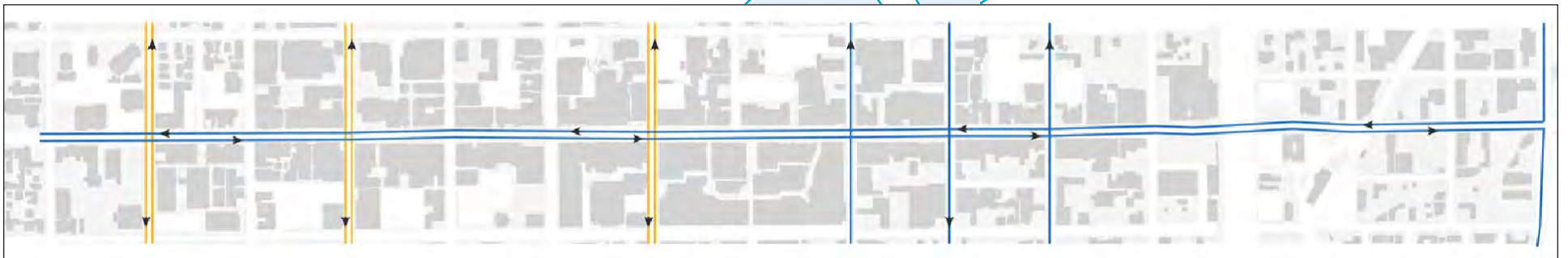
## TRANSPORTE PÚBLICO

■ *State Street Loop* ■ *MTD Bus Route*



## RED DE CICLOVÍAS

■ Class II Path ■ Class III Path ▲ Path Direction



Esta traducción generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



## CONDICIONES ACTUALES DE E

Con el respaldo de una enorme inversión pública y privada, State Street sigue siendo el centro económico y simbólico de la ciudad. State Street se encuentra en un punto crítico de su evolución, pasando de ser un corredor orientado al automóvil antes de la COVID a un paseo centrado en los peatones y las bicicletas, con miras a una visión urbana a largo plazo. Un rediseño exitoso debe conciliar las demandas, a menudo contrapuestas, de movilidad, vitalidad económica y forma urbana, al tiempo que preserve su encanto histórico.

### Uso del suelo

El área de estudio está predominantemente zonificada como C-G (Comercial General, una zona de uso mixto que permite una amplia gama de usos comerciales, de oficinas y residenciales. El Plan General identifica la mayoría de las parcelas de State Street como Comerciales/Residenciales de Alta Densidad (densidad base de 28 a 36 unidades por acre con una superposición de vivienda prioritaria que permite de 37 a 63 unidades de vivienda por acre en el centro de la ciudad. El centro de la ciudad es el distrito más concentrado y de uso más intensivo de la ciudad, y la mayoría de las parcelas permiten la más amplia gama de usos comerciales.

La mayoría de los edificios en el área de estudio son de una o dos plantas, con una concentración de edificios de varias plantas entre las cuadras 700 y 1100 de State Street. Siete edificios alcanzan cinco pisos o más, incluyendo el Teatro Granada, el Edificio Balboa,

DRAFT





y el Hotel Santa Bárbara. Los edificios y las entradas se concentran a lo largo de State Street, creando una fachada urbana activa casi de manera continua. La estrecha anchura de los edificios, las frecuentes entradas, los escaparates y los patios crean un entorno urbano atractivo y activo.

Los comercios minoristas se distribuyen de manera uniforme a lo largo de State Street, mientras que los restaurantes se agrupan hacia cada extremo —en las cuadras 400 a 500 y de la 1100 y 1300. Esto plantea un desafío de activación estructural: la relativa ausencia de usos orientados a la noche en las manzanas centrales 700 a 900 produce una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor, particularmente después del horario comercial. Los bancos y los espacios de oficinas están presentes en número limitado; si bien actualmente no disminuyen la vitalidad general, limitar su concentración futura a lo largo de las fachadas clave será importante a medida que evolucione el entorno de arrendamiento.

Más del 88 por ciento de la superficie de los edificios en el área de estudio del Plan Maestro de State Street está dedicada a uso comercial y de oficinas. A partir de 2025, existen menos de 350 unidades residenciales dentro del área de estudio, lo que representa apenas el 3 por ciento del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.

### Edificios cívicos y emblemáticos

State Street cuenta con una notable colección de instituciones cívicas y culturales que generan un tráfico peatonal constante y definen la identidad del corredor. El Teatro Granada, el Teatro Arlington y el Teatro Lobero sirven como importantes centros de artes escénicas y se encuentran entre los edificios de mayor distinción arquitectónica de la ciudad. El Museo de Arte de Santa Bárbara y la Biblioteca Pública de Santa Bárbara constituyen otros puntos de referencia culturales en el Distrito de las Artes. El Ayuntamiento, la Casa de la Guerra, El Paseo y el Paseo Nuevo conforman el núcleo del Distrito Cívico y Comercial.

Estos edificios emblemáticos refuerzan el carácter arquitectónico de estilo neocolonial español que define la identidad del centro de la ciudad, incluyendo techos de terracota, arcadas enlucidas en blanco, azulejos tradicionales esmaltados y fachadas ornamentadas que distinguen a State Street como una de las calles principales históricas más cohesivas de los Estados Unidos. La designación del Distrito El Pueblo Viejo rige la revisión de los diseños para futuras mejoras y establece la norma para cualquier cambio en los edificios o espacios públicos a lo largo del corredor.



## Vivienda

La vivienda es fundamental para el futuro del centro de la ciudad. La oferta de vivienda actual en el centro es muy escasa. El Plan de Vivienda 2023-2031 de la ciudad, aprobado por el Concejo Municipal el 12 de diciembre de 2023 y certificado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD en febrero de 2024, establece las bases normativas para el crecimiento de la vivienda en toda la ciudad. El Elemento de Vivienda aborda la Asignación de Necesidades de Vivienda Regional (RHNA) de Santa Bárbara de 8,001 unidades para el ciclo de planificación 2023–2031, un aumento significativo con respecto a ciclos anteriores que refleja la respuesta del estado a la crisis de vivienda en California. En particular, el análisis de la ciudad determinó que la zonificación existente es suficiente para dar cabida a esta asignación sin necesidad de rezonificar parcelas para una mayor densidad.

Específicamente en el área del centro de la ciudad, el Elemento de Vivienda 2023–2031 identifica 1,349 unidades residenciales pendientes y potenciales, basándose en el análisis de los terrenos disponibles y subutilizados. Esto representa una oportunidad

significativa para aumentar la población residencial del centro de la ciudad, pero hacer realidad ese potencial requerirá inversión pública estratégica, apoyo normativo y decisiones coordinadas sobre el uso del suelo a lo largo y cerca de State Street.

La remodelación del centro comercial Paseo Nuevo representa la mayor oportunidad de vivienda a corto plazo a lo largo de State Street. La ciudad está impulsando un plan de uso mixto que transformaría el centro comercial en un distrito vibrante y orientado a los peatones en el corazón del centro de la ciudad. La propuesta actual incluye una sede de oficinas, locales comerciales renovados y 112 unidades de alquiler en el antiguo emplazamiento de Nordstrom, incluyendo un 10 % de unidades asequibles con restricciones de ingresos.

La ciudad también es propietaria de varias parcelas como parte de su programa de estacionamiento en el centro. Actualmente, las áreas de estacionamiento no se utilizan plenamente, y los lotes de estacionamiento en superficie existentes ofrecen una oportunidad potencial para crear viviendas adicionales, en particular unidades asequibles. Esto podría hacerse conservando la oferta de estacionamiento existente en cada parcela, al integrar el estacionamiento como parte de un nuevo desarrollo de edificios. Este modelo de desarrollo de derechos aéreos o de estilo podio sobre estacionamientos de propiedad pública es coherente con los objetivos del Elemento de Vivienda y con el Fondo Fiduciario Local de Vivienda recientemente establecido por la ciudad, que se creó en 2024 para ayudar a financiar la construcción de viviendas asequibles. La reurbanización de los estacionamientos de propiedad municipal infrautilizados podría servir a múltiples objetivos públicos simultáneamente: aumentar la oferta de vivienda en el centro de la ciudad, ofrecer unidades con restricciones de ingresos, activar parcelas infrautilizadas y generar ingresos a largo plazo para la ciudad.



### State Street como un «tercer lugar»

Más allá de su función como corredor comercial, State Street ha servido durante mucho tiempo como el principal «tercer lugar» de la comunidad: un entorno público compartido distinto del hogar y el trabajo, donde los residentes de Santa Bárbara se reúnen, celebran y conectan. Este papel se ha profundizado en los últimos años a medida que se han ampliado la programación y la activación en el Paseo. State Street es a la vez un espacio público, un destino recreativo, un lugar cultural y un espacio de reunión social que sirve a todos los residentes de la ciudad, así como a los dos millones de visitantes anuales de la región.

#### 1. Mercado de agricultores

El mercado de agricultores de State Street es uno de los eventos recurrentes más queridos y concurridos del centro de Santa Bárbara. Se celebra semanalmente los martes por la tarde y los sábados por la mañana, es un pilar fundamental de la actividad en el corredor que atrae a residentes de toda la ciudad y la región. El mercado dinamiza el espacio público,

apoya a los productores agrícolas locales y refuerza el papel de State Street como lugar de reunión comunitaria accesible para personas de todos los ingresos y orígenes.

#### 2. Desfiles y festivales

State Street ha sido históricamente el escenario de los principales desfiles y festivales de la ciudad, incluyendo la Celebración del Solsticio de Verano, el desfile de la Fiesta de los Días de la Antigua España y diversos eventos festivos y culturales. Estas reuniones atraen a miles de participantes y espectadores, transformando temporalmente toda la extensión del corredor en un espacio de celebración comunitaria. Cuando la ciudad convirtió las cuadras 500 a 1200 de State Street en un paseo peatonal durante la pandemia de COVID, se creó un conflicto estructural con los desfiles. Los grandes desfiles tradicionales, que requieren un corredor amplio y despejado para las carrozas, los caballos y las bandas de música, se volvieron logísticamente incompatibles con los parklets para comer al aire libre, las jardineras y el mobiliario que ahora ocupan la antigua calzada.



Los desfiles que solían realizarse en State Street ahora se llevan a cabo a lo largo de Cabrillo Boulevard y Santa Barbara Street, donde la vía puede dar cabida a caravanas, carros, carrozas y animales. Del mismo modo, las aceras no están obstruidas por mobiliario al aire libre y pueden acoger a grandes multitudes de espectadores. La ciudad ha reevaluado los desfiles en State Street y ha establecido criterios que permiten desfiles o eventos en el centro de la ciudad si el evento cumple ciertos criterios por razones de seguridad (por ejemplo, sin vehículos motorizados/solo a pie, sin animales, etc.).

### 3. Espacio de reunión y encuentro

State Street y sus paseos y plazas adyacentes sirven como espacios informales de encuentro y reunión durante todo el día y la noche. La configuración actual de State Street ha eliminado los conflictos con los vehículos y ha ampliado el espacio utilizable de la calle para eventos de reunión que podrían tener lugar en State Street. Los asientos al aire libre, las zonas con macetas y los tramos abiertos del paseo marítimo ofrecen lugares para

los residentes para quedarse un rato, reunirse con amigos y participar en la vida pública de la ciudad. La Plaza de la Guerra, que actualmente se está revitalizando, y la peatonalización prevista de la calle De la Guerra agregarán un importante espacio formal de reunión a la infraestructura cívica del corredor.

### 4. Un espacio seguro para que todos disfruten

El Paseo ha creado una mayor oportunidad para que los residentes y visitantes utilicen State Street como espacio recreativo, incluyendo para caminar, andar en bicicleta, trotar y jugar de manera informal, algo que no era posible cuando los vehículos ocupaban la calzada. Este cambio ha sido particularmente significativo para las familias con niños, los residentes de la tercera edad y las personas con discapacidades, para quienes un entorno libre de automóviles ofrece mayor comodidad, accesibilidad y seguridad. Sin embargo, garantizar que el espacio sea acogedor para todos requiere una atención continua al diseño, la programación, el mantenimiento y la gestión de los comportamientos que hacen que algunos usuarios se sientan incómodos.



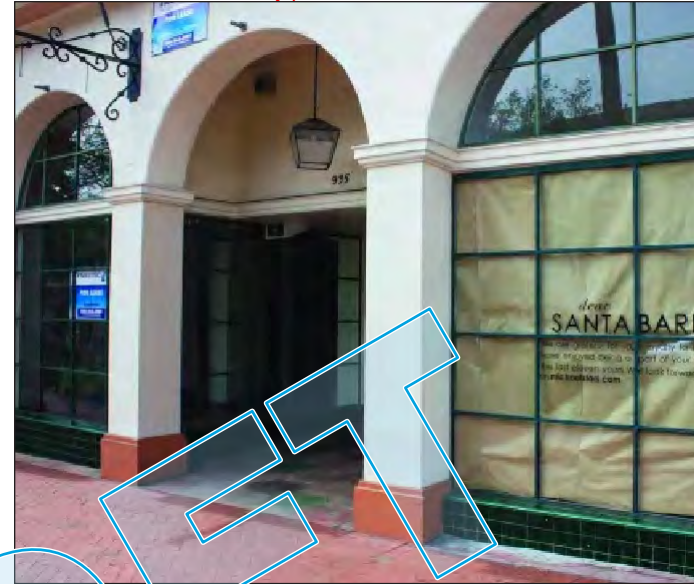
### Evolución económica y comercio minorista

State Street ha sido el centro económico y cultural de Santa Bárbara y la Costa Central desde sus inicios. A pesar de sus cualidades únicas, no es inmune a las fuerzas estructurales que están transformando los corredores comerciales en todo el país. Entre los principales problemas económicos se incluyen:

- » Impacto del comercio electrónico: el rápido crecimiento de las compras en línea ha provocado el cierre de tiendas minoristas tradicionales de gran formato, como Macy's (2017), Staples (2018), Saks Fifth Avenue (2019) y Nordstrom (2020). Para 2024, las ventas en línea representaban aproximadamente el 16 por ciento de todo el comercio minorista de EE. UU.
- » Alta percepción de desocupación: aunque la desocupación subyacente del comercio minorista (excluyendo los locales vacíos de gran tamaño) se encuentra cerca del rango saludable del 5 al 10 por ciento, la percepción de desocupación, amplificada

por los locales cerrados, disminuye la vitalidad del corredor y la confianza de los consumidores.

- » Alquileres en descenso e incertidumbre en los arrendamientos: los alquileres han bajado desde máximos históricos, y la prolongada incertidumbre en torno a la configuración definitiva de Promenade disuade a los nuevos inquilinos y a los compromisos de inversión.
- » Exceso de oferta comercial: el estudio de Kosmont de 2019 identificó un exceso de oferta de entre 400 000 y 500 000 pies cuadrados de espacio comercial en el centro de la ciudad, lo que constituye un desajuste estructural que no puede resolverse simplemente llenando los espacios existentes con más comercios. Este desajuste debería corregirse convirtiendo el espacio comercial en desarrollos de uso mixto, oferta de vivienda y/o espacio de oficinas.
- » Pérdida de población de oficinas: antes de la pandemia, la ciudad albergaba unos 23 000 puestos de trabajo en el submercado del centro. El cambio al trabajo híbrido ha mermado significativamente esta población diurna.



- » Déficit de vivienda: con menos de 350 unidades residenciales en el área de estudio, State Street carece de la base de residentes durante todo el año que estabilizaría la demanda, apoyara el comercio minorista que da servicio al vecindario y redujera la dependencia del turismo y el tráfico de oficinas.
- » Plantas de edificios largas y estrechas, los espacios históricos de la planta baja son eficaces para generar interés a nivel de la calle, pero ineficaces para los formatos minoristas modernos, y el código de construcción actual limita su subdivisión o uso alternativo, lo que aumenta los costos efectivos de ocupación.
- » Usos de la planta baja mínimamente activados: un factor importante que contribuye a la percepción de desocupación en State Street no se limita a los locales comerciales vacíos. Los usos de oficinas y bancos en la planta baja también disminuyen la vitalidad de la calle al presentar fachadas opacas, esmeriladas o no transparentes que eliminan la conexión visual entre el

interior y la acera. A diferencia del comercio minorista activo, estos usos generan poco o ningún tráfico peatonal, tiempo de permanencia de los peatones o interés por los escaparates. El efecto es más pronunciado en las esquinas, donde la pérdida de activación es visible desde dos frentes de calle simultáneamente, lo que agrava la sensación de vacío en la cuadra y reduce la sensación general de vitalidad y salud comercial del corredor.

- » Propiedad heredada y patrones generacionales de tenencia de la tierra: Una parte de las propiedades de State Street está en manos de propietarios familiares de larga data o fideicomisos generacionales que adquirieron sus parcelas durante los años de mayor auge comercial del corredor. En lugar de aceptar los alquileres actuales del mercado o invertir en mejoras para los inquilinos con el fin de atraer nuevos usos, algunos propietarios siguen manteniendo propiedades vacías o infrautilizadas a la espera de un retorno a las tasas de alquiler históricas que el mercado actual probablemente no pueda sostener. Este patrón de inacción especulativa crea brechas persistentes en el tejido comercial del corredor, suprime el incentivo para adaptar las propiedades a formatos minoristas contemporáneos y efectivamente elimina espacios de planta baja que de otro modo serían viables del mercado activo de arrendamiento.



Esta ilustración generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

**Fortalezas:** Las ventas minoristas por establecimiento aumentaron por encima de los niveles previos a la pandemia en 2021. El gasto turístico en el condado de Santa Bárbara alcanzó los 2.100 millones de dólares en 2022, con más de 700 millones de dólares en servicios de alimentación y comercio minorista. Se estima que el sector artístico y cultural sin fines de lucro aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado, lo que constituye una base sólida de la que carecen muchos centros urbanos.

**Conclusión:** La calidad de la experiencia en el centro de la ciudad, y no solo el regreso de los grandes minoristas tradicionales, es lo que atraerá a los clientes, motivará a los trabajadores y a los inquilinos a regresar y construirá un barrio urbano resiliente. El camino a seguir se basa en los activos culturales, históricos y experienciales inigualables de Santa Bárbara, al tiempo que se diversifican los usos del suelo y se reduce la dependencia de los mercados minoristas y de oficinas vulnerables a las perturbaciones estructurales.

### **Circulación, acceso y movilidad**

El entorno de movilidad de State Street se encuentra en un período de transición, y la configuración actual, que se estableció como una respuesta temporal de Promenade a la pandemia, ha generado tanto beneficios como tensiones sin resolver. Los principales problemas de movilidad incluyen:

» **Conflicto entre ciclistas y peatones:** el volumen de peatones y ciclistas es elevado, y la distribución poco clara de los modos de transporte dentro del entorno compartido del paseo marítimo crea fricciones, especialmente con las bicicletas eléctricas que circulan a gran velocidad por espacios dominados por los peatones. Se recomienda separar a los peatones y los ciclistas.

- » **Priorización de modos de transporte:** la configuración actual no delimita claramente el espacio para peatones, ciclistas, vehículos de servicio y acceso de emergencia.
- » **Acceso de servicios y entregas:** el acceso de vehículos para actividades de construcción, recolección de basura y entregas comerciales debe integrarse cuidadosamente en el diseño del corredor para garantizar que las operaciones de servicio puedan funcionar de manera eficiente sin perturbar la experiencia de los peatones ni entrar en conflicto con otros modos de transporte a lo largo de State Street.
- » **Legibilidad del transporte público:** el funcionamiento del servicio de transporte eléctrico (State Street Loop) se pierde visualmente en el entorno actual de la calle; se necesita mejorar la señalización, las paradas y la identidad visual.
- » **Señalización de estacionamiento:** el acceso al estacionamiento del centro no está señalizado de manera consistente, lo que ofrece oportunidades para orientar mejor a los visitantes que no están familiarizados con el sistema.
- » **Longitud del corredor:** con más de tres cuartos de milla, la longitud total de State Street supera una distancia cómoda a pie para muchos usuarios, lo que subraya.

la necesidad de un servicio de transporte público confiable y frecuente que conecte el corredor de un extremo a otro.

### **Experiencia de conducción**

Antes de la COVID, State Street servía como una plaza de paso para vehículos. La hermosa arquitectura, las cafeterías al aire libre, los compradores y el trazado de la calle hacían de la plaza un destino popular para los conductores. La utilidad real de conducir era insignificante, ya que no había estacionamiento en la calle en State. Cuando el paseo temporal de State Street se abrió a peatones y ciclistas, el nivel de congestión de tráfico que se sumó a las calles paralelas de Chapala y Anacapa fue mínimo. Las calles Chapala y Anacapa son las vías en dirección norte y sur que llevan el tráfico en el centro de la ciudad y conectan con el resto de la red vial de la ciudad, incluyendo los cruces de autopistas cercanos en las calles Carrillo, Castillo y Garden hacia la autopista U.S. 101 (la única autopista importante que atraviesa la ciudad).

Las calles Chapala y Anacapa, así como las calles perpendiculares a la plaza, ofrecen actualmente estacionamiento en la vía pública y espacio para operaciones de carga y descarga comercial. El acceso de vehículos para entregas y operaciones de carga y descarga comercial está actualmente limitado en la calle State a las horas de la mañana antes de las 10 a. m.

### **Estacionamiento**

El sistema de estacionamiento del centro de la ciudad se puso en marcha en 1963 y se amplió a lo largo de los siguientes más de 30 años, y ofrece estacionamiento público en toda el área de estudio. Está compuesto por 12 instalaciones gestionadas por la ciudad (cinco estacionamientos de varias plantas y siete estacionamientos a cielo abierto, uno de los cuales se encuentra fuera del área de estudio) y un estacionamiento público de varias plantas gestionado por una empresa privada en el centro

comercial Paseo Nuevo. Todas las zonas de estacionamiento se encuentran una cuadra de State Street. Una vez estacionados, los visitantes se desplazan a través de la red de paseos y el sistema de aceras adyacentes para llegar a sus destinos en State Street. El estacionamiento en la vía pública en las calles Anacapa, Chapala y las calles transversales complementa la capacidad fuera de la vía pública. La gestión del estacionamiento en las calles transversales establece límites de tiempo escalonados, con zonas de 15 minutos para paradas rápidas y zonas de 75 y 90 minutos para estancias más largas, al tiempo que alienta a los empleados y residentes a utilizar las instalaciones fuera de la vía pública. Las restricciones de estacionamiento en la vía pública finalizan a las 6 p. m. para permitir el estacionamiento nocturno de los residentes.

La creación del paseo temporal de State Street en 2020 no produjo un aumento apreciable de la congestión de tráfico en las calles circundantes, ya que el centro de State Street no cuenta con estacionamiento en la vía pública ni accesos a estacionamientos fuera de la vía pública. La red de circulación quedó establecida por State Street Plaza, y las calles Chapala y Anacapa continuaron funcionando eficazmente como las principales rutas norte-sur. Los ingresos por estacionamiento en las instalaciones de la ciudad disminuyeron significativamente durante los años de la pandemia a medida que cambiaban los patrones de visita al centro, pero los primeros indicadores de 2026 sugieren un repunte gradual a medida que los trabajadores regresan al empleo presencial y el tráfico peatonal se recupera lentamente, lo cual es una tendencia que, de mantenerse, será un factor importante para evaluar la sostenibilidad financiera a largo plazo del sistema de estacionamiento.

### **Experiencia peatonal**

El centro de Santa Bárbara está trazado en una cuadrícula con manzanas de aproximadamente 150 metros, lo que lo convierte en un espacio de escala ideal para desplazarse a pie o en bicicleta hacia destinos, lugares de trabajo y servicios. La escala de la arquitectura existente, las calles relativamente estrechas y las aceras en su mayoría arboladas



crean una experiencia peatonal cómoda y acogedora en todo el distrito. En promedio, hay una entrada de edificio aproximadamente cada 12 metros a lo largo de State Street, lo que significa que, a un ritmo de caminata típico, los peatones se encuentran con un nuevo punto de interés cada 7 a 10 segundos.

La vía exclusiva para peatones a lo largo de State Street tiene generalmente 2,4 metros de ancho, con espacio adicional para zonas verdes, bancos, estacionamientos para bicicletas, alumbrado público y otros servicios. Cada cuadra de State Street cuenta con un paso de peatones con semáforo en la mitad de la cuadra. Las intersecciones están señalizadas e incluyen cruces peatonales marcados, lo que favorece cruces seguros y accesibles en puntos clave de la red. A través de la participación de la comunidad, se confirmó que era necesario ampliar la zona peatonal dada la demanda actual y prevista.

### **Red de paseos**

Uno de los activos más distintivos de State Street es su sistema de paseos, una red de pasillos íntimos y espacios de

patio que se adentran en el interior de las manzanas del centro, detrás de las fachadas de las calles principales. Solo a lo largo de State Street hay dieciséis entradas a los paseos, con conexiones adicionales en las calles transversales. Los paseos más activos están flanqueados por tiendas y cafés con escaparates y mesas al aire libre que se abren a patios frondosos y protegidos. Esta red rara vez se encuentra en las ciudades norteamericanas a esta escala y con esta calidad.

El sistema de paseos crea un espacio peatonal en capas que invita a la exploración y ofrece refugio, intimidad y un respiro de la calle principal. Sin embargo, aún no se ha alcanzado todo su potencial como red peatonal conectada. Crear conexiones peatonales seguras y cómodas entre las cuadras y fomentar usos más activos dentro de los interiores de los paseos transformaría el centro de la ciudad en un verdadero entorno peatonal de múltiples niveles.



## Experiencia en bicicleta

State Street sirve como la columna vertebral de la red ciclista de toda la ciudad, proporcionando una ruta continua desde la autopista 154 hasta Stearns Wharf. Los carriles para bicicletas en las calles Cota, Ortega y Haley se conectan con el centro de la ciudad, proporcionando conexiones fundamentales desde los barrios de Lower West, West Downtown, Laguna y Eastside. En 2024, se creó una calle adaptada para bicicletas en la calle Sola que conecta los barrios de Westside, Oak Park, West Downtown, Upper East, Laguna y Eastside con el centro de la ciudad, y se encuentra a una cuadra al norte del paseo temporal de State Street. En 2025 también se añadieron carriles para bicicletas protegidos al paso subterráneo de State Street entre las calles Guitierrez y Yanonali, lo que reforzó la conexión entre el centro y la zona costera, los barrios más activos de la ciudad.

Desde 1992, la calle State en el centro de la ciudad ha contado con dos carriles para bicicletas en la vía pública. Desafortunadamente, se producían colisiones frecuentes debido a que los vehículos que giraban a la derecha se

cruzaban con ciclistas en las intersecciones. El paseo temporal de State Street fue inicialmente compartido entre peatones y ciclistas, pero surgieron conflictos entre los modos de transporte, particularmente con los ciclistas que se desplazaban a mayor velocidad. En 2023, se estableció un carril para bicicletas de doble sentido en el centro de la calle, con espacio para los peatones en los acotamientos y las aceras existentes. El número y la gravedad de las colisiones entre vehículos y bicicletas han disminuido desde que se inauguró el paseo, principalmente porque este eliminó el conflicto de los giros a la derecha. Dado que el centro de State Street no tiene estacionamiento para vehículos ni entradas de garajes, ha proporcionado un entorno seguro para que ciclistas de todas las edades disfruten del centro. Fomenta interacciones sociales saludables y crea un ambiente acogedor para que los adolescentes se relacionen. Desde que se cerró al tráfico vehicular, el volumen de ciclistas en State Street ha promediado aproximadamente 2,000 ciclistas por día (según recuentos de tráfico por video realizados entre agosto de 2022 y marzo de 2026).

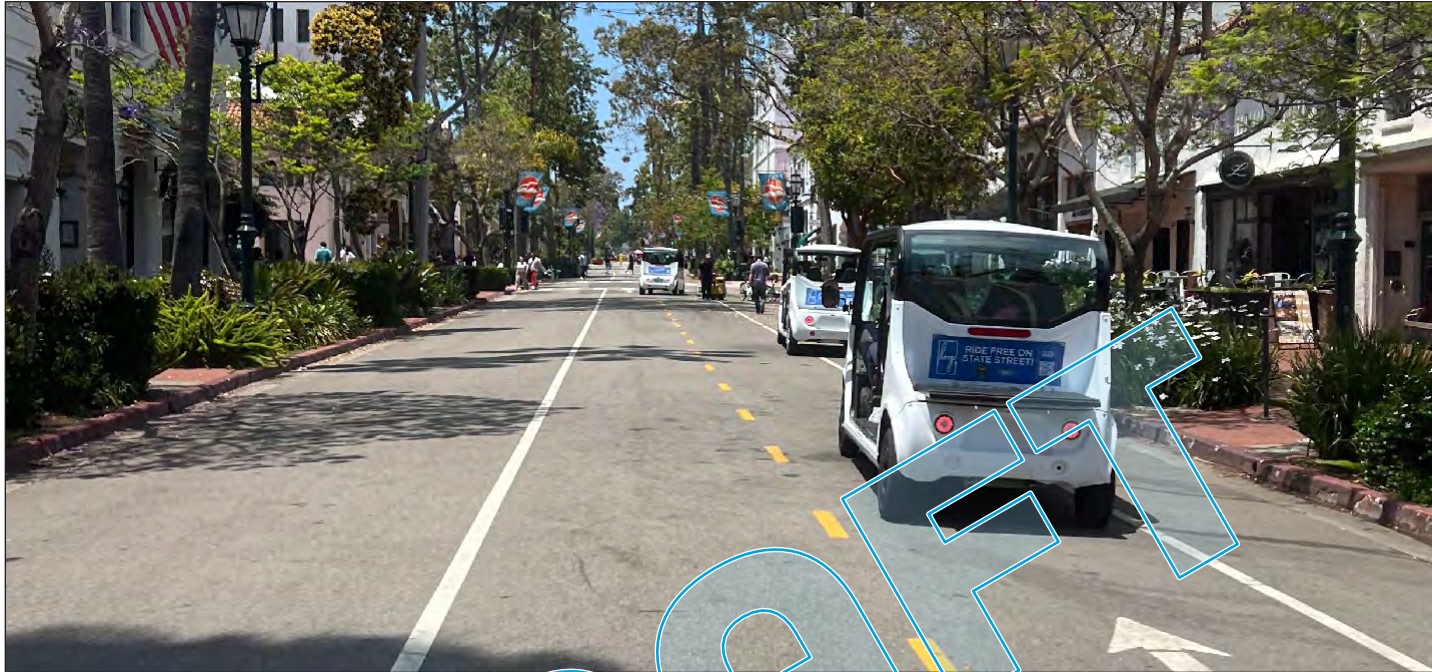


Dado el elevado número de peatones y ciclistas que frecuentan el centro de la ciudad, se recomienda separar estos modos de transporte en State Street durante las horas pico de uso de la bicicleta para ir al trabajo, a la escuela y a destinos en el centro de la ciudad.

### **Transporte público**

El centro de la ciudad está bien conectado con la ciudad y la región en general a través del servicio de autobuses proporcionado por el Distrito Metropolitano de Transporte (MTD). El Centro de Transporte del Centro de la ciudad en la calle Chapala, a una cuadra al oeste de las calles Carrillo y State, sirve como el centro de la red de transporte, con rutas que conectan el centro de la ciudad con los barrios de Westside, Lower West, Eastside, Upper State, Oak Park y los barrios de Mesa, así como a Goleta, Carpintería, UCSB/Isla Vista y el Santa Barbara City College.

Desde 1991 hasta 2020, los autobuses eléctricos del MTD operaban entre el centro y los barrios de Waterfront, con múltiples paradas a lo largo de la calle State. Estos autobuses permitían a los visitantes estacionar una sola vez y desplazarse libremente entre las zonas comerciales y de destino sin tener que mover su vehículo. Inmediatamente antes de la pandemia de COVID19, el servicio de verano del autobús del centro operaba cada 10 minutos entre las 10:00 a. m. y las 6:00 p. m. todos los días, con intervalos de 15 minutos entre las 6:00 p. m. y las 9:00 los viernes y sábados. El servicio de transporte Waterfront operaba con el mismo horario de verano, pero con intervalos de 15 minutos durante todo el día. Fuera del verano, entre el Día del Trabajo y el Día de los Caídos, el servicio de transporte del centro funcionaba cada 15 minutos, y el servicio de transporte del paseo marítimo funcionaba cada 30 minutos, ambos de 10:00 a. m. a 6:00 p. m. Las tarifas eran de 0,50 centavos por viaje para el pasajero (0,25 centavos para pasajeros



de 62 años o más y para personas con discapacidad, con un subsidio de la ciudad basado en el servicio que prestaba MTD.

El número de pasajeros del servicio de transporte comenzó a disminuir en la década de 2010, en paralelo al declive de la actividad comercial en State Street, el fin de la Agencia de Reurbanización y el cambio hacia el comercio minorista en línea y las grandes superficies en otras partes de la región. El número anual de pasajeros del servicio de transporte en el año fiscal (AF 2012-2013) fue de 341 891 en el servicio del centro de la ciudad y de 32 036 en el servicio de la zona costera. Para el AF 2018-19, el número de pasajeros había bajado a 207 201 en el servicio del centro y a 44 537 en el servicio del paseo marítimo. En abril de 2020, la ciudad suspendió el servicio debido a la apertura del paseo temporal de State Street y a que la ciudad no contaba con fondos para mantener el servicio.

Desde el final de la pandemia, la demanda de la comunidad para que se restablezca el servicio de transporte entre el centro y la costa ha sido elevada. El Plan de Transporte a Corto Plazo de MTD, elaborado tras una amplia consulta comunitaria en 2021 y 2022, identifica un servicio de transporte circular que conecte el centro y la costa como una prioridad clave. El servicio propuesto operaría a lo largo de las calles Anacapa y entre las calles Gutiérrez y Sola, reconectando el centro de la ciudad con la zona costera.

Por otra parte, la ciudad ha puesto en marcha el State Street Loop, un popular programa piloto que ofrece transporte gratuito y accesible a lo largo de State Street en vehículos eléctricos tipo carrito de golf, como prueba de concepto a corto plazo para la movilidad en el corredor. El servicio de transporte Loop tuvo 16 000 pasajeros en seis meses, con un horario de operación de 12:00 a 19:00 de jueves a domingo,



lo que pone de manifiesto la necesidad de un servicio de transporte público. Los carritos más pequeños facilitan el acceso por State desde el centro hasta la costa, mientras que los autobuses del centro y de la costa ayudan a conectar al público con State desde los destinos más grandes del centro y de la costa.

### Seguridad vial

La ciudad de Santa Bárbara es una ciudad Vision Zero, comprometida con la eliminación de todas las muertes y lesiones graves en las vías de la ciudad para 2030. Se completó un análisis exhaustivo de colisiones en toda la ciudad como parte de la Estrategia Vision Zero adoptada por el Concejo en 2018.

Antes de la pandemia, la zona del centro de State Street presentaba un patrón documentado de colisiones que involucraba a vehículos que giraban a la derecha y ciclistas en las intersecciones, así como un elevado número de colisiones con peatones. Cuando State Street se convirtió en un entorno para peatones y ciclistas en mayo de 2020, estos conflictos se redujeron significativamente. Al comparar los cinco años anteriores al cierre (de mayo de 2015 a abril de 2020) con el período posterior (de junio de 2020 a diciembre de 2023), el promedio anual de



colisiones en el centro bajó de 17,6 a 5,9, y el promedio anual de lesiones por colisiones bajó de 10,2 a 5,0. Esta reducción refleja el beneficio directo para la seguridad que supone eliminar los conflictos entre vehículos y ciclistas y peatones.

### Necesidades de acceso de servicios

El acceso de los vehículos de servicio, incluyendo las entregas comerciales, la recolección de basura y los vehículos de construcción, se ha mantenido generalmente constante desde la creación del paseo temporal de State Street. El Título 10 del Código Municipal de la ciudad prohíbe que los vehículos de más de tres toneladas (la mayoría de los vehículos comerciales accedan a State Street entre las calles Haley y Victoria, excepto entre las 6:00 a. m. y las 10:00 a. m., con una excepción para las entregas relacionadas con la construcción.

La configuración actual permite las entregas y el acceso de vehículos de servicio entre las 10:00 p. m. y las 10:00 a. m. todos los días, o fuera de ese horario previa solicitud para actividades como obras de construcción públicas y privadas. Dado que no hay otro tráfico vehicular en la calle, la disposición actual ofrece a los camiones de reparto más flexibilidad para cargar y descargar a lo largo de la acera en lugar de estar

confinados a las zonas de carga designadas. Los bolardos al final de cada cuadra son flexibles y permiten que los vehículos de emergencia ingresen a la parte cerrada de la calle en cualquier momento. En las cuadras 00 de las calles transversales, las grandes zonas de carga amarillas permiten la carga comercial de 30 minutos y la carga de pasajeros de 3 minutos en todo momento.

Una consideración para el diseño de State Street es mantener el acceso para las operaciones continuas de carga y descarga en las primeras horas de la mañana o a última hora de la tarde. Si bien las calles adyacentes de norte a sur y de este a oeste se encargan de las operaciones principales, el servicio en State Street debe mantenerse, ya que no hay callejones inmediatamente adyacentes a State que, de otro modo, proporcionarían acceso para mantenimiento, servicio, entregas y construcción. El acceso de emergencia a lo largo de State Street se mantendrá en todo momento mediante el uso de bolardos retráctiles, lo que permitirá a la policía, los bomberos y otros servicios de emergencia una entrada inmediata y sin obstáculos al corredor las veinticuatro horas del día.

### **Paisaje**

El paisaje urbano actual refleja múltiples mejoras desde 1969, con palmeras, aceras de ladrillo ensanchadas, mobiliario urbano y fachadas arquitectónicas históricas que definen el carácter físico del espacio público. Las aceras existentes a lo largo de State Street tienen entre 16 y 24 pies de ancho, con espacios de cafeterías y escaparates que animan las fachadas de los edificios y grandes áreas de plantación que proporcionan separación de la calzada. El carácter general de la plantación a lo largo de State Street en el centro de la ciudad se alineaba con las convenciones de paisajismo municipal del sur de California de los años 60 y 70. Esta época favorecía una estética exuberante y subtropical



que mezclaba especies exóticas ornamentales sin una base ecológica sólida ni una lógica temática coherente.

El estado actual del paisaje es desigual y anticuado, lo que requiere un mantenimiento continuo y significativo. La plantación irregular, el pavimento desgastado y el mantenimiento inconsistente crean una impresión visual fragmentada en varios tramos. La plantación elevada e irregular en algunos lugares interrumpe la continuidad peatonal. Varios árboles ejemplares de gran madurez y valor para la comunidad están presentes a lo largo del corredor y requieren ser conservados en cualquier rediseño futuro; sin embargo, el resto de las especies arbóreas a lo largo de State Street carecen de coherencia y no se ha identificado específicamente ninguna especie de árbol urbano para State Street. La impresión general es la de un paisaje urbano que es funcional, pero que no se ha mantenido ni mejorado de manera integral para estar a la altura de las ambiciones de un corredor urbano emblemático.

El paisaje actual de State Street necesita una atención integral. Los principales problemas paisajísticos incluyen:

- » Estado y mantenimiento: el paisaje urbano actual está deteriorado y requiere un mejor mantenimiento continuo para reflejar la calidad de un corredor urbano emblemático.
- » Color: La paleta de plantas, donde existe, se inclina hacia especies de hoja perenne que ofrecen poca variación en cuanto a floración, color del follaje o interés estacional.
- » Plantación fragmentada: la plantación irregular crea la impresión de un paisaje urbano aleatorio y sin planificación, en lugar de un diseño coherente.
- » Continuidad peatonal: la plantación elevada e irregular en algunos lugares interrumpe la continuidad del movimiento peatonal y la accesibilidad.



- » Conservación de árboles ejemplares: hay numerosos árboles ejemplares maduros a lo largo de todo el corredor que representan un importante valor ecológico y estético que requiere protección en cualquier rediseño.
- » Carácter indiferenciado: el paisaje urbano es actualmente uniforme a lo largo de todo el corredor, pero carece de uniformidad paisajística, lo que supone una oportunidad perdida para reforzar el carácter distintivo de cada uno de los tres distritos del centro de la ciudad.

### Obras públicas: Pavimentación y drenaje

La infraestructura física de State Street refleja décadas de inversiones incrementales y parches en lugar de una estrategia integral. Las principales cuestiones de ingeniería civil incluyen:

- » Inundaciones: la calle ha sufrido inundaciones durante las recientes lluvias invernales, lo que pone de relieve la



Insuficiencia del sistema de drenaje existente para un corredor con una superficie impermeable considerable.

- » Infraestructura obsoleta: el drenaje se aborda de manera desigual mediante sistemas ensamblados y remendados a lo largo de muchas décadas sin un enfoque integral.
- » Configuración de la calzada: la sección transversal de la calzada fue diseñada para vehículos y bicicletas, lo que genera conflictos con los usos centrados en bicicletas y peatones que ahora acoge.
- » Estado de las aceras: el pavimento es relativamente uniforme a lo largo de todo el corredor y está desgastado en muchos lugares; se ha identificado como prioridad a corto plazo la reparación del ladrillo y el paisajismo.
- » Falta de una estrategia integral: la acumulación de mejoras fragmentadas ha dado lugar a una calidad del paisaje urbano inconsistente que no refleja el estatus ni las ambiciones del corredor.

### Lagunas en la programación

Si bien el papel de State Street como lugar de reunión de la comunidad es uno de sus mayores puntos fuertes, existen importantes lagunas en la programación, la infraestructura y la gestión que limitan la plena realización de esta función. Entre los problemas clave se incluyen:

#### 1. Mercado de agricultores

El mercado de agricultores es una de las activaciones más exitosas de State Street y un modelo del tipo de programación orientada a la comunidad y arraigada localmente que distingue al corredor. El rediseño permanente de la calle debe acomodar y reforzar explícitamente el mercado de agricultores como un pilar central de la programación.

#### 2. Desfiles y festivales

El papel histórico de State Street como la ruta principal de desfiles y festivales de la ciudad es un activo comunitario definitorio. A medida que el diseño permanente toma forma,



flexibilidad operativa para albergar grandes eventos cívicos requerirá decisiones de diseño deliberadas en cuanto a los materiales de superficie, la ubicación de los servicios públicos y la infraestructura de cierre temporal, así como una distinción entre los tipos de eventos que pueden celebrarse a lo largo de State Street frente a otros lugares del centro de la ciudad. El equilibrio entre los elementos permanentes de creación de espacios y la flexibilidad operativa para los eventos es un desafío clave del diseño. Reconociendo esto, se ha convocado a un grupo de trabajo interdepartamental, que incluye a representantes del Departamento de Policía, el Departamento de Bomberos y otros departamentos municipales relevantes, para evaluar los requisitos operativos, los protocolos de seguridad y las consideraciones logísticas para futuros desfiles y eventos en State Street. El Plan Maestro de State Street requerirá el desarrollo de un plan integral de eventos y festivales que establezca una vía clara y predecible para futuras reuniones en el corredor, asegurando que

las tradiciones cívicas de Santa Bárbara puedan seguir celebrándose de forma segura y satisfactoria a medida que la calle evoluciona.

### 3. *Espacio de reunión/encuentro*

A pesar de la importancia de State Street como lugar de reunión, actualmente carece de una plaza pública o un parque emblemático y específico directamente en el corredor. La revitalización prevista de la Plaza de la Guerra y la peatonalización de la calle De la Guerra comenzarán a abordar esta carencia, pero la limitada conexión directa de la plaza con State Street restringe su potencial como centro de eventos. Existe una oportunidad a largo plazo, tal como se prevé en la charrette de la AIA, de ampliar la plaza y crear un espacio público emblemático que conecte directamente con el paseo de State Street y se convierta en el corazón cívico del centro de la ciudad.

DRAFT



DRAFT

3



# 3 PARTICIPACIÓN COMUNITARIA



**El Plan Maestro de State Street se construyó sobre la base de una sólida participación comunitaria.**

Como uno de los corredores más emblemáticos y queridos de la comunidad, el futuro de State Street requería una participación significativa de los residentes, las empresas, los visitantes y las partes interesadas que viven y trabajan a lo largo de ella todos los días. Este capítulo describe el proceso y el cronograma de participación, resume los métodos clave utilizados para llegar a una amplia muestra representativa de la comunidad y presenta los temas principales y las conclusiones que surgieron de la participación pública.



## PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El programa de participación comunitaria para el Plan Maestro de State Street fue diseñado para ser inclusivo, iterativo y transparente. Se seleccionaron herramientas de participación para llegar tanto a los miembros comprometidos de la comunidad que buscan oportunidades de participación pública, como a las poblaciones de más difícil acceso que, por lo general, no suelen asistir a reuniones públicas formales. Esto incluyó formatos tradicionales, como jornadas de puertas abiertas y audiencias públicas, así como herramientas digitales, eventos pop-up en lugares de reunión de la comunidad y actividades de divulgación dirigidas a grupos subrepresentados, con más de 100 eventos y oportunidades de participación.

## MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

El proyecto atrajo una amplia participación gracias a los anuncios de reuniones y las actualizaciones del proyecto proporcionadas a través de una variedad de canales, incluyendo un sitio web dedicado al proyecto con más de 25,000 visitas, una cuenta de Instagram, campaña de divulgación en el centro de la ciudad, anuncios de eventos comunitarios en inglés y español, el boletín City News in Brief de Santa Bárbara con más de 2,000 suscriptores de State Street, encartes en las facturas de servicios públicos de toda la ciudad, anuncios de radio y televisión.

Miles de miembros de la comunidad expresaron sus opiniones a través de una variedad de eventos y actividades populares para todas las edades. A lo largo del proyecto, los miembros de la comunidad encontraron información sobre el proyecto y oportunidades para aportar sus opiniones en lugares tradicionales, como jornadas de puertas abiertas y talleres, así como en entornos más locales, como escuelas, supermercados, parques y otros destinos populares del vecindario. Ejercicios interactivos, actividades de tejido tie-dye, una biblioteca al aire libre «sobre la marcha», exhibiciones artísticas de luces y más mantuvieron el proceso divertido y estimularon nuevas ideas. Los eventos de activación celebrados en la propia State Street permitieron a los participantes probar conceptos de diseño, disfrutar de juegos y aportar sus ideas a través de encuestas y carteles.

El Plan Maestro de State Street incluyó una estrategia de participación de múltiples niveles que consistió en los siguientes métodos:

- Jornadas de puertas abiertas para la comunidad: Se celebraron dos eventos públicos presenciales en un local comercial desocupado a lo largo del corredor de State Street, con más de 1000 asistentes. Estos eventos contaron con exhibiciones informativas, actividades interactivas de mapeo y discusiones en grupos pequeños.



Los eventos se llevaron a cabo durante el día y por la noche para maximizar la participación.

» Talleres de diseño: Se llevaron a cabo dos talleres de diseño presenciales en un local comercial desocupado a lo largo de State Street, a los que acudieron más de 500 personas para participar. Estos eventos incluyeron una presentación, debates en grupos reducidos y ponencias ante el grupo completo. Para fomentar una amplia participación, se ofreció servicio gratuito de guardería en el lugar, materiales en inglés y español, y traductores de habla hispana. Una alianza con el Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara marcó la pauta para el pensamiento creativo en materia de diseño con la presentación de una exposición de arte, proyecciones nocturnas en el edificio y una actuación del State Street Ballet, todo ello en conjunción con los talleres de diseño. Los eventos se llevaron a cabo por la noche y durante el fin de semana.

» Encuesta en línea: Se lanzó una encuesta en línea bilingüe (inglés y español) para recabar opiniones de residentes, trabajadores, propietarios de negocios y visitantes. La encuesta se promocionó a través de los canales de la ciudad, las redes sociales, los medios locales, las facturas de servicios públicos, la radio y las redes de socios comunitarios, llegando a más de 5.700 encuestados.

» Grupos focales de partes interesadas: Se llevaron a cabo debates en grupos focales con grupos específicos, incluyendo propietarios de negocios y comerciantes del centro, propietarios de inmuebles, residentes de los barrios adyacentes a State Street, ciclistas y usuarios de transporte activo, usuarios del transporte público, jóvenes, organizaciones artísticas y culturales, empresas de hostelería y turismo, y que atienden a poblaciones vulnerables.

» Eventos de participación pop-up: Con el fin de conectar con los miembros de la comunidad en lugares convenientes para sus rutinas diarias, el equipo del proyecto implementó un enfoque de «intercepción» fomentando conversaciones informales con los miembros de la comunidad en destinos y eventos populares, como supermercados, parques, iglesias, la Escuela Secundaria de Santa Bárbara, la Escuela Primaria Harding, la Escuela Autónoma de Santa Bárbara, la Escuela Primaria Monte Vista, las fiestas de barrio mensuales de la Organización del Centro, el Centro de Orientación Vecinal y el Mercado de Agricultores Certificados de Santa Bárbara de los martes y sábados. A través de una colaboración con la Biblioteca Pública de Santa Bárbara, se crearon eventos de activación únicos que permitieron poner a prueba sobre el terreno cómo se



se podría dinamizar la cuadra 700 de State Street con la camioneta «Library on the Go» y juegos comunitarios. Los participantes en más de 60 eventos diferentes se informaron sobre el proyecto y aportaron sus opiniones sobre los tipos de actividades y opciones de transporte que les gustaría ver en State Street en el futuro.

- » Entrevistas a informantes clave: Se realizaron entrevistas en profundidad a más de 50 partes interesadas, incluyendo personal de los departamentos municipales, propietarios de inmuebles, instituciones culturales, empresas de referencia y organizaciones comunitarias. Estas conversaciones proporcionaron un contexto valioso sobre las limitaciones operativas, las oportunidades y las preocupaciones de larga data de la comunidad.

- » Comité Asesor de State Street (SSAC): Un comité formado por representantes de la comunidad aportó diversas perspectivas y orientación estratégica a lo largo de todo el proceso. El comité, compuesto por 17 miembros, estaba formado de representantes del Concejo Municipal, comisiones, empresas, organizaciones comunitarias, fundaciones y agencias de toda Santa Bárbara. Todas las reuniones del Comité Asesor estuvieron abiertas al público, tanto en persona como en línea, e incluyeron períodos formales de comentarios públicos al inicio y al final de cada reunión, y se celebraron 20 reuniones públicas a lo largo del proyecto.

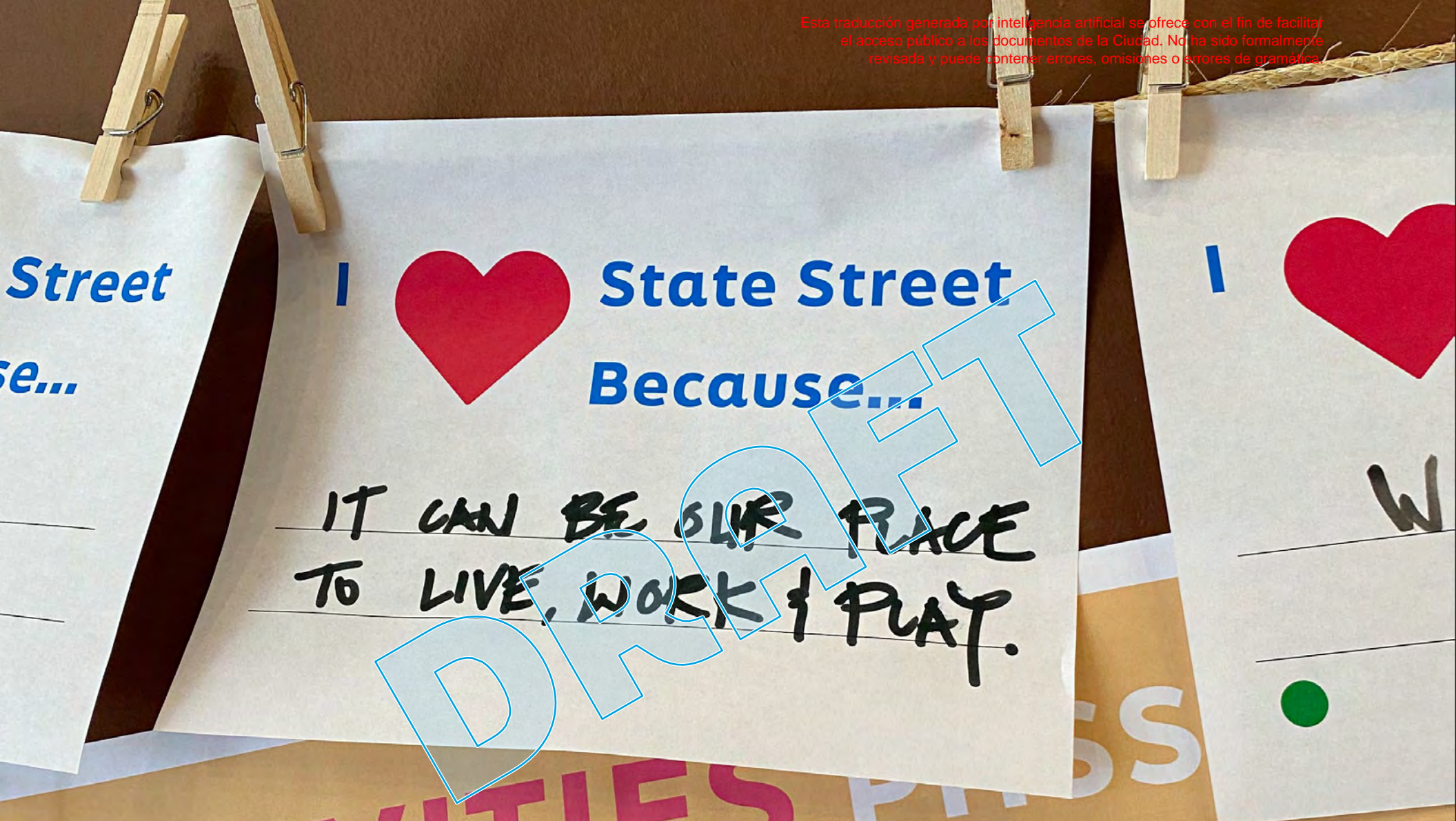
Los puntos en común de las aportaciones de la comunidad constituyeron la base de una visión y unos objetivos que marcaron la dirección del Plan Maestro. El Plan Maestro resume los mensajes clave de las aportaciones de la comunidad.

EVENTO DE PARTICIPACIÓN	CANTIDAD	ACERCA DEL EVENTO
Jornadas de puertas abiertas y talleres de diseño	4	Eventos públicos presenciales celebrados a lo largo del corredor
Respuestas a la encuesta en línea	Más de 5700	Residentes y visitantes participaron a través de la encuesta web
Entrevistas a partes interesadas	Más de 50	Informantes clave del sector empresarial, la comunidad y el personal municipal
Grupos focales realizados	14	Incluidos propietarios de negocios, ciclistas, usuarios del transporte público y jóvenes
Eventos de participación espontáneos	54	Participación espontánea en mercados, parques y eventos
Reuniones del comité asesor	20	Sesiones del Comité Asesor de State Street a lo largo del proceso
Otras reuniones de comités y comisiones	11	Reuniones con comisiones y comités municipales a lo largo del proceso

## CONVERSACIONES CON LA COMUNIDAD E

A lo largo del proceso de planificación, el equipo del proyecto, junto con Friends of State Street, creó una serie de eventos de Conversaciones con la comunidad para presentar información sobre el Plan Maestro y recabar opiniones de organizaciones sin fines de lucro y grupos de interés especial. El Comité Asesor de State Street se reunió periódicamente para orientar el proceso de planificación, mientras que otros comités y comisiones se reunieron en momentos clave. Aunque no es una lista exhaustiva, los conceptos del Plan Maestro se discutieron durante reuniones con las siguientes organizaciones o grupos de comités:

- » Comité Asesor de Accesibilidad
- » Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara
- » Propietarios de negocios del centro
- » Comité de Estacionamiento del Centro
- » Amigos de State Street
- » Comisión de Monumentos Históricos
- » Move Santa Barbara County y la comunidad ciclista
- » Organizaciones sin fines de lucro
- » Comunidad de las artes escénicas y experienciales
- » Asociación de Agentes Inmobiliarios de Santa Bárbara
- » Cámara de Comercio de Santa Bárbara
- » Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara
- » Strong Towns



## CONCLUSIONES CLAVE DE LA PARTICIPACIÓN EN « »

El análisis de los comentarios recopilados en todas las actividades de participación reveló un conjunto de temas consistentes y recurrentes. Si bien las perspectivas sobre soluciones de diseño específicas

, hubo un consenso sólido y amplio en torno a los valores y prioridades fundamentales de la comunidad para State Street. La siguiente sección presenta los principales temas que surgieron.

### Conclusión clave n.º 1:

Lo que escuchamos: Mejorar la transitabilidad y el espacio público

- » La experiencia peatonal en State Street debe ser su característica definitoria: las aceras amplias y cómodas y los espacios de reunión se identificaron de manera consistente como una prioridad principal.
- » Los miembros de la comunidad apoyaron firmemente la ampliación de los comedores al aire libre, los asientos y la activación en vía pública, aprovechando el entusiasmo por las mejoras temporales de la era de la pandemia.
- » La mejora de la iluminación para la seguridad, la estética y el ambiente nocturno fue una de las mejoras necesarias que se mencionaron con mayor frecuencia.
- » La sombra, proporcionada principalmente por los árboles de la calle, las marquesinas y las estructuras, se identificó como esencial para la comodidad, dado el clima soleado de Santa Bárbara.
- » Tanto los residentes como los visitantes valoraban State Street como un lugar para quedarse, no sólo para pasar, y buscaban más oportunidades para la reunión pública, actuaciones e interacción social espontánea.

### Conclusión clave n.º 2:

Lo que escuchamos: Equilibrio en el acceso para todos los modos de transporte

- » Hubo un amplio apoyo a dar prioridad a los peatones, las bicicletas y el transporte público frente al tráfico de paso de vehículos privados en el centro de State Street.
- » Los ciclistas señalaron de manera constante la necesidad de contar con instalaciones ciclistas protegidas y seguras que conecten State Street con la red más amplia de transporte activo.

- » Los usuarios del transporte público y los miembros de la comunidad que dependen de él destacaron la importancia de mantener y mejorar el acceso y las paradas de autobús a lo largo del corredor.
- » Los propietarios de negocios y los clientes expresaron su preocupación por mantener un estacionamiento a corto plazo adecuado y acceso para carga y descarga para la viabilidad del comercio minorista, particularmente para los residentes de edad avanzada y los visitantes con dificultades de movilidad.
- » El acceso de los servicios y las entregas a los negocios se identificó como una necesidad operativa fundamental que debe abordarse en cualquier rediseño.
- » Los miembros de la comunidad se mostraron receptivos a las zonas sin vehículos o con tráfico reducido en State Street.

### Conclusión clave n.º 3:

Lo que escuchamos: Apoyar una economía próspera en el centro de la ciudad

- » La comunidad expresó una profunda preocupación por los locales comerciales vacíos y la salud económica a largo plazo del corredor comercial de State Street.
- » Hubo un fuerte apoyo a las mejoras físicas y programáticas que atraerían a más visitantes y actividad al corredor durante el día y la noche.
- » Los propietarios de negocios valoraron la flexibilidad en el uso del derecho de paso de la calle, incluyendo para mesas al aire libre, exhibición de productos, mercados y eventos.
- » Las pequeñas empresas y los negocios independientes expresaron la necesidad de que el proceso de planificación considerara las fases y la secuencia de la construcción para minimizar las molestias.
- » La comunidad reconoció que la vitalidad económica a largo plazo dependía de convertir State

y apoyó las inversiones en la creación de espacios y la programación.

- » Los participantes expresaron interés en atraer una combinación más diversa de usos, incluyendo artes, entretenimiento, hostelería y comercios minoristas al servicio del vecindario.

#### **Conclusión clave n.º 4:**

Lo que escuchamos: Celebrar lo que hace que State Street sea única

- » Los miembros de la comunidad expresaron un gran orgullo por la arquitectura de estilo neocolonial español de State Street y deseaban mejoras en el diseño que complementaran y celebraran este carácter distintivo.
- » Hubo entusiasmo por ampliar el arte público, la programación cultural y los eventos como estrategias para dinamizar la calle y fortalecer su identidad.
- » Los participantes valoraron el papel de la calle como lugar de reunión cívica para toda la comunidad de Santa Bárbara, no solo para los trabajadores del centro o los turistas.
- » Muchos encuestados expresaron su deseo de que las mejoras tuvieran un carácter auténticamente santabarbarano y reflejaran el diverso patrimonio cultural de la comunidad.
- » La infraestructura verde, incluyendo la ampliación de la cubierta arbórea y los elementos paisajísticos, recibió un amplio apoyo como medio para mejorar el carácter y la calidad ambiental.
- » Los participantes advirtieron contra las soluciones de diseño que parezcan genéricas. La individualidad de la calle y su escala humana se describieron de manera consistente como activos que deben protegerse.

#### **Conclusión clave n.º 5:**

Lo que escuchamos: Abordar la seguridad y la calidad de vida

- » La percepción de la seguridad se mencionó con frecuencia como un obstáculo para visitar y pasar tiempo en State Street.
- » Los miembros de la comunidad expresaron su preocupación por las personas sin hogar en las calles y la necesidad de enfoques compasivos y orientados al servicio para atender las necesidades de los residentes vulnerables.
- » Se identificaron la mejora de la iluminación, la dinamización de los escaparates y el aumento del tráfico peatonal como las estrategias más eficaces para mejorar la sensación de seguridad.
- » La limpieza y el mantenimiento del espacio público se identificaron como elementos fundamentales para cualquier esfuerzo de revitalización exitoso.
- » Los participantes expresaron su apoyo a los modelos de gestión comunitaria y a los programas de embajadores para ayudar a mantener un ambiente acogedor.

#### **Conclusión clave n.º 6:**

Lo que escuchamos: Construyendo una State Street más verde

- » Hubo un fuerte apoyo de la comunidad a las mejoras de infraestructura verde, incluyendo la ampliación de la arbolado de las calles y el paisajismo resistente a la sequía.
- » Muchos participantes relacionaron las mejoras de State Street con objetivos más amplios en torno a la acción climática, el transporte activo y la reducción de las millas recorridas por los vehículos.
- » Los miembros de la comunidad apoyaron enfoques de diseño que priorizan el enfriamiento pasivo, la sombra y la comodidad de los peatones en respuesta al aumento de las temperaturas.

» Hubo interés en incorporar materiales sostenibles, prácticas de desarrollo de bajo impacto y oportunidades para la integración de energías renovables cuando sea factible.

El proceso de participación comunitaria reveló una comunidad profundamente comprometida con el futuro de State Street y fuertemente alineada en torno a una visión compartida: un corredor transitable a pie, vibrante, seguro y auténticamente de Santa Bárbara que sirva por igual a residentes, trabajadores y visitantes. Si bien se requerirán concesiones, particularmente en torno

el acceso de vehículos, será necesario hacer concesiones, el proceso de participación estableció un mandato claro para una transformación física significativa, acompañada de una programación sostenida y estrategias de desarrollo económico.

Estos hallazgos influyeron directamente en la Visión, los Objetivos y los Principios Rectores del proyecto, que se analizan en el siguiente capítulo, y siguen sirviendo de base para las recomendaciones de diseño y las estrategias de implementación presentadas a lo largo de este Plan Maestro.



Esta traducción generada por inteligencia artificial se ofrece con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

DRAFT

4

# 4

## UNA VISIÓN RENOVADA DE « »

**«El centro de Santa Bárbara debe evocar un sentido de pertenencia, un sentido de la historia y un sentido de celebración». – Exalcalde Hal Conklin**

### LA VISIÓN DE

Para revitalizar el centro de Santa Bárbara, debe haber individualidad, sorpresa y fantasía. Debe haber un sabor propio de Santa Bárbara que la diferencie de cualquier otro centro, y lo que la hace especial es el lugar y las personas que eligen pasar su tiempo aquí. Si bien este Plan crea una base sólida para que State Street prospere como motor económico, reconoce que el centro de la ciudad también debe convertirse en un destino para la vida comunitaria y cívica. Un plan exitoso crea una State Street donde la gente visita para ver a otros y ser vista, los niños se reúnen con sus amigos, las parejas pasean hacia y desde el mar, las familias hacen sus compras semanales, los amigos se detienen a comer un helado y la gente disfruta del arte en todas sus formas. Te atrae simplemente por ser un lugar que no existe en ningún otro sitio más que en Santa Bárbara. Deleita e inspira.

En el centro de esta visión se encuentra el Paseo de State Street, un corredor flexible entre las calles Gutiérrez y Victoria a lo largo de State Street, que refleja la cultura, la historia y el carácter local de Santa Bárbara. Como



eje principal del centro de la ciudad, el Paseo de State Street conecta la red de paseos existente y une los principales espacios públicos, instituciones culturales y zonas comerciales. El Paseo de State Street crea un entorno centrado en las personas que fomenta los paseos, el uso de la bicicleta, las reuniones y el comercio local, al tiempo que refuerza el carácter histórico de El Pueblo Viejo.

El diseño se centra en la flexibilidad. En lugar de elegir entre peatones, ciclistas y vehículos, este plan desplaza esa prioridad a lo largo del tiempo para satisfacer las necesidades cambiantes de vecindario. Aceras más anchas, de aproximadamente 9 metros a cada lado, enmarcan un carril compartido de 6 metros en el centro. Durante el día, este carril es para ciclistas y transporte público. Por las tardes y temprano por la mañana, se abre a vehículos privados, entregas y operaciones de servicio. En todo momento, permite el acceso de emergencias. Los bolardos retráctiles lo hacen posible, manteniendo a los vehículos fuera cuando el tráfico peatonal es más intenso y permitiendo el acceso cuando más se necesita.

La comunidad ha sido clara: un espacio centrado en los peatones para caminar, comer, jugar y celebrar eventos

es la prioridad, pero sigue siendo necesario cierto acceso de vehículos para las operaciones comerciales. Este esquema flexible respeta ambos aspectos. Garantiza que el peatón sea siempre el usuario principal, al tiempo que preserva el acceso que sustenta a los negocios y a los residentes.

De todas las cuadras a lo largo del corredor, las que se encuentran en el tramo de Ortega a Carrillo, donde se ubica el distrito cívico y comercial, son las que más se beneficiarán de este enfoque, y representan la máxima prioridad para la reinversión, la activación y los recursos públicos y privados concentrados necesarios para restaurar la vitalidad de State Street desde dentro hacia afuera. El distrito cívico y comercial es el corazón del centro de la ciudad.

Esta adaptabilidad tiene un horizonte más amplio. A medida que la tecnología de movilidad, las condiciones climáticas y las necesidades de la comunidad evolucionen a lo largo del horizonte de 20 a 30 años del Plan, el diseño y el funcionamiento de la calle podrán evolucionar con ellos. Esta capacidad de cambio no es una concesión, sino que es una de las mayores fortalezas del Plan.

## OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN DE « »

El Plan Maestro de State Street se rige por tres conjuntos de objetivos de planificación que se entrecruzan y que reconocen los diversos intereses, valores y aspiraciones de la comunidad de Santa Bárbara. Estos objetivos surgieron de una amplia participación comunitaria y reflejan las perspectivas de los residentes, los empresarios, las instituciones culturales y los líderes cívicos.

### **State Street: centro comunitario y patio delantero de la vida en el centro de la ciudad**

Este conjunto de objetivos enfatiza el papel de State Street como el patio delantero de la comunidad: un espacio público compartido crucial que atiende las necesidades de todos los residentes de Santa Bárbara, al tiempo que funciona como un destino importante para los visitantes. Las prioridades clave incluyen la creación de un espacio comunitario sólido; la movilidad, la seguridad y la accesibilidad para todas las edades y capacidades; y la salud económica respaldada por un aumento de la vivienda en el centro de la ciudad. Existe un amplio apoyo comunitario para una State Street libre de automóviles y centrada en las personas, como lo demuestran las opiniones del público, las encuestas a empresas y las actividades de petición.

**State Street como destino comercial** El rediseño de State Street debe crear un entorno de destino capaz de atraer a una amplia variedad de personas, mejorar el rendimiento de los alquileres y ofrecer seguridad a los propietarios y a los minoristas que toman decisiones de inversión a largo plazo. Las prioridades clave incluyen resolver el actual estancamiento en la configuración, mejorar la visibilidad de los comercios y el acceso a los servicios, y facilitar el

desarrollo de viviendas que respalde la viabilidad comercial a largo plazo. Un cronograma de implementación urgente y claramente comunicado es esencial para restaurar la confianza de las empresas.

### **State Street como núcleo cívico**

Este conjunto de objetivos hace hincapié en el papel de State Street como corazón cívico, cultural e histórico de Santa Bárbara. Las prioridades clave incluyen aclarar la forma y el funcionamiento de todo el corredor desde la calle Gutiérrez hasta la calle Sola, aprovechar las instituciones cívicas clave de la ciudad como generadoras de vitalidad económica y cultural; y completar importantes proyectos catalizadores, incluida la remodelación del Paseo Nuevo. Con dos millones de visitantes al año y algunos de los edificios más antiguos de California, el potencial de State Street como espacio público próspero y querido es significativo.

### **Principios rectores**

Cuatro principios rectores, extraídos directamente de las aportaciones de la comunidad, sustentan cada elemento de este Plan. Sirven como lente evaluativa a través de la cual deben evaluarse los conceptos de diseño, las estrategias de movilidad y las decisiones de programación.

- » Las personas y la creación de espacios son la clave del éxito del centro
- » El centro es fundamental para la vitalidad económica de toda la ciudad
- » Las conexiones aumentan la vitalidad
- » La adaptabilidad y la sostenibilidad aumentan la resiliencia a largo plazo



## OBJETIVOS

Diez objetivos traducen la visión y los principios rectores en aspiraciones viables que dan forma a las decisiones del Plan y las recomendaciones de políticas. Cada objetivo refleja temas que se escucharon de manera constante a lo largo del proceso de participación comunitaria.

### » Ser distintivos

Ofrecer una experiencia memorable, sofisticada y distintivamente de Santa Bárbara que refleje a la gente, la historia y la geografía de Santa Bárbara, así como la diversidad de la comunidad.

### » Ser inclusivos

Mantener un entorno seguro, limpio e inclusivo con actividades adecuadas para todas las personas, edades, ingresos y capacidades; atraer a la más amplia variedad de visitantes a lo largo del día, la semana y el año.

### » Centrarse en las personas

Crear un «State Street Paseo» centrado en los peatones en el corazón del centro de la ciudad, con espacios para caminar, terrazas de restaurantes y cafés, asientos públicos, pequeños espacios verdes, áreas de juego para niños y eventos comunitarios.

### » Ser adaptable

Desarrollar un diseño de diseño de paso que pueda adaptarse a las preferencias cambiantes en materia de movilidad y programación.

### » Ser creativo

Seguir aprovechando la fortaleza de las artes y el entretenimiento arraigados en la zona, integrar pequeños espacios para las artes y las actuaciones, exhibir arte público temporal y permanente, y fomentar la innovación.

Fomentar las alianzas entre los sectores público, privado y sin fines de lucro para reurbanizar el centro de la ciudad.

### » Priorizar los árboles

Aumentar la cobertura arbórea urbana, incrementar las oportunidades de sombra y agregar espacios verdes para el descanso con lugares cómodos para sentarse, jugar y observar a la gente.

### » Estar conectados

Ampliar el acceso seguro y cómodo para peatones, ciclistas y transporte público hacia y dentro del centro de la ciudad, mejorando las conexiones entre State Street y los barrios cercanos, la costa y otros destinos.

### » Ser próspero

Atraer, retener y hacer crecer una mezcla diversa y deliberada de negocios para impulsar la economía local. Mejorar las oportunidades para que cada distrito o cuadra cree una identidad única.

### » Ser habitable

Impulsar la vivienda en el centro de la ciudad para ayudar a satisfacer la demanda de vivienda, dinamizar mejor el centro y ampliar la base de clientes. Dar prioridad al desarrollo de nuevas viviendas, fomentar una mayor densidad en el centro de la ciudad y permitir una variedad de estilos y tamaños de vivienda.

### » Sé sostenible

Conviértete en un modelo de infraestructura sostenible y haz que Santa Bárbara sea más resiliente al cambio climático y a las perturbaciones económicas. Construye una ciudad donde todos los residentes puedan satisfacer sus necesidades básicas con un corto paseo a pie, en bicicleta o en transporte público.

## BIENVENIDOS AL PASEO DE STATE STREET

Los objetivos, los principios rectores y las metas no son aspiraciones que compitan entre sí. Un Paseo de State Street flexible y que priorice a los peatones está profundamente arraigado en la historia de la ciudad y es la expresión directa de los valores arraigados desde hace tiempo en los documentos de planificación fundamentales de Santa Bárbara, desde el Plan General y el Plan de Acción Climática hasta el Plan Maestro de Peatones y el Plan Maestro de Bicicletas, lo que refleja décadas de compromiso constante de la comunidad con la sostenibilidad, la movilidad, la salud pública y una vida urbana vibrante. Una calle arbolada y hermosa también puede ser un lugar donde florezca el comercio. Un espacio público que sea inclusivo y apto para familias es también, por definición, uno al que las empresas desean estar adyacentes.

La comunidad de Santa Bárbara se ha expresado con claridad. Quieren un centro que se sienta como ningún otro lugar. No un paseo genérico, ni un centro comercial sin paredes, sino una experiencia viva, con matices y distintivamente de Santa Bárbara: una que honre la arquitectura neocolonial española en la parte superior, active las aceras en la parte inferior y llene el espacio intermedio con el tipo de vida cotidiana que hace que valga la pena vivir en una ciudad.

La flexibilidad permite que todos los tipos de usuarios coexistan en diferentes momentos en el mismo espacio. Eso es lo que ofrece el Paseo de State Street: un espacio hecho para todos. Lo que sigue en este Plan es la hoja de ruta para hacer realidad esa visión.





DRAFT

5



# 5

## REDISEÑO DEL DISEÑO DE LAS CALLES DEL ESTADO

### PRINCIPIOS DE DISEÑO E

#### Diseño de State Street

Un diseño de calle flexible puede conciliar las prioridades contradictorias de la comunidad en cuanto a movilidad y uso, creando un lugar que sea útil, hermoso y agradable para todos los interesados locales y visitantes. La flexibilidad permite que la calle adapte su funcionalidad y dé prioridad a ciertos tipos de usuarios durante momentos específicos del día o del año, lo que permite que actividades como entregas, carga y descarga, comidas al aire libre y eventos se complementen o coexistan pacíficamente.

#### Horario de acceso claro

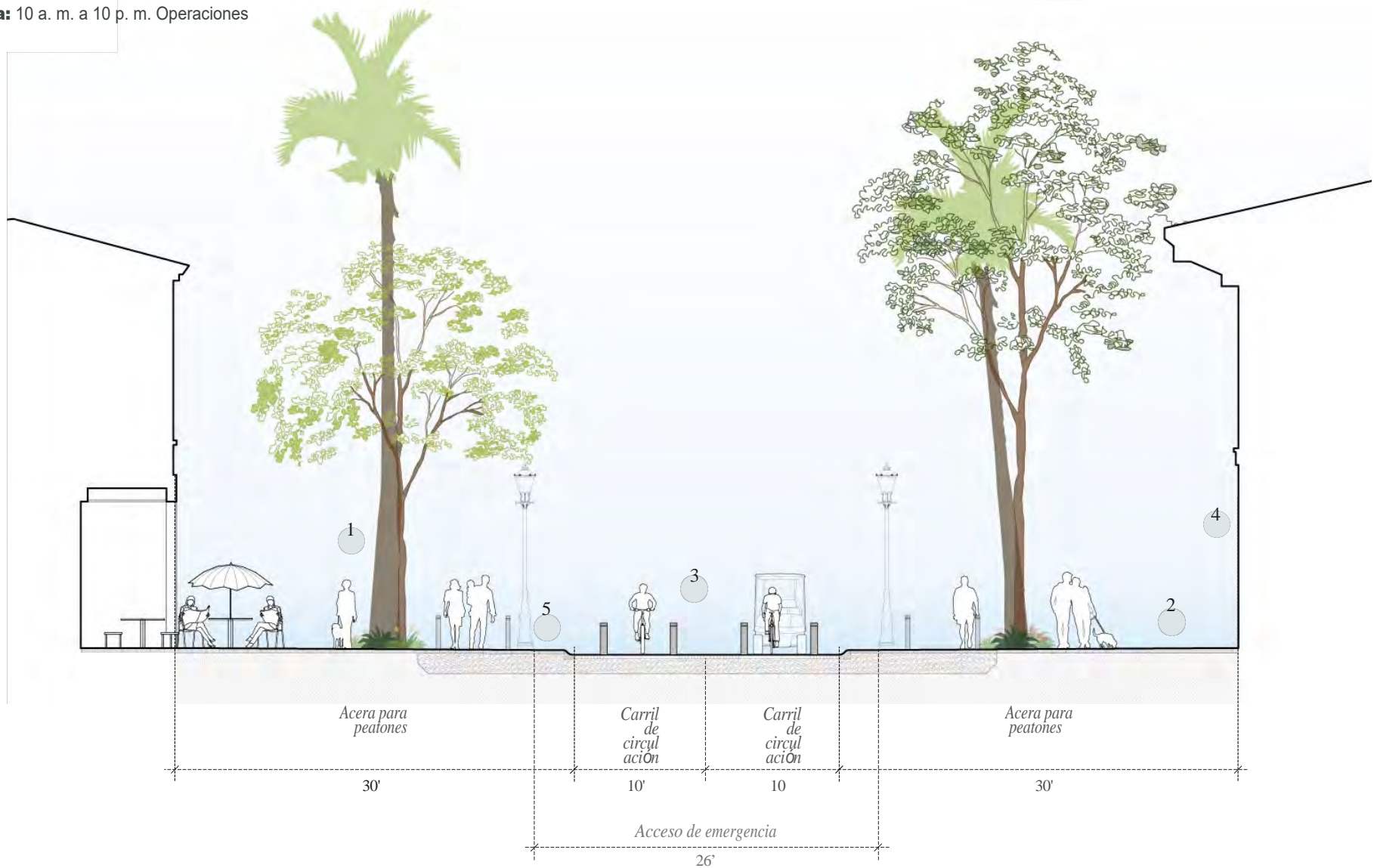
Un horario definido y predecible establece cuándo la calle da prioridad al movimiento de peatones y ciclistas y cuándo está abierta a los vehículos. Para mantener la claridad, el horario de acceso no debe cambiar según los días de la semana, salvo en el caso de eventos puntuales, sino que debe fijar horas específicas cada día para que cada tipo de usuario sea el usuario principal de la calzada de 20 pies, de modo que el tiempo sea la única variable del

el horario. Un horario claro también brinda mayor certeza a los propietarios de inmuebles y negocios en cuanto a cuándo pueden recibir entregas, y los clientes interesados en disfrutar del centro de la ciudad en función de las opciones de movilidad tienen la certeza de que el espacio estará de cierta manera a una hora determinada cada día. Basándose en el número de peatones y ciclistas que ha registrado State Street desde el cambio en el funcionamiento de la calle, el horario de acceso recomendado permitirá la presencia de peatones en las aceras en todo momento y dará prioridad a los ciclistas y a los vehículos de transporte público en los carriles de 20 pies de ancho durante el horario diurno (de 10 a. m. a 10 p. m., mientras se proporciona un entorno vial adecuado para entregas, recolección de basura y servicios de construcción durante el horario nocturno (de 10 p. m. a 10 a. m.). Los vehículos de emergencia tienen acceso las 24 horas a todas las partes de State Street. El horario nocturno también permite el acceso de vehículos privados a lo largo de la calle.

Aunque la calle funcionará generalmente bajo un horario de acceso constante basado en la hora del día, se aplican ciertas excepciones limitadas.

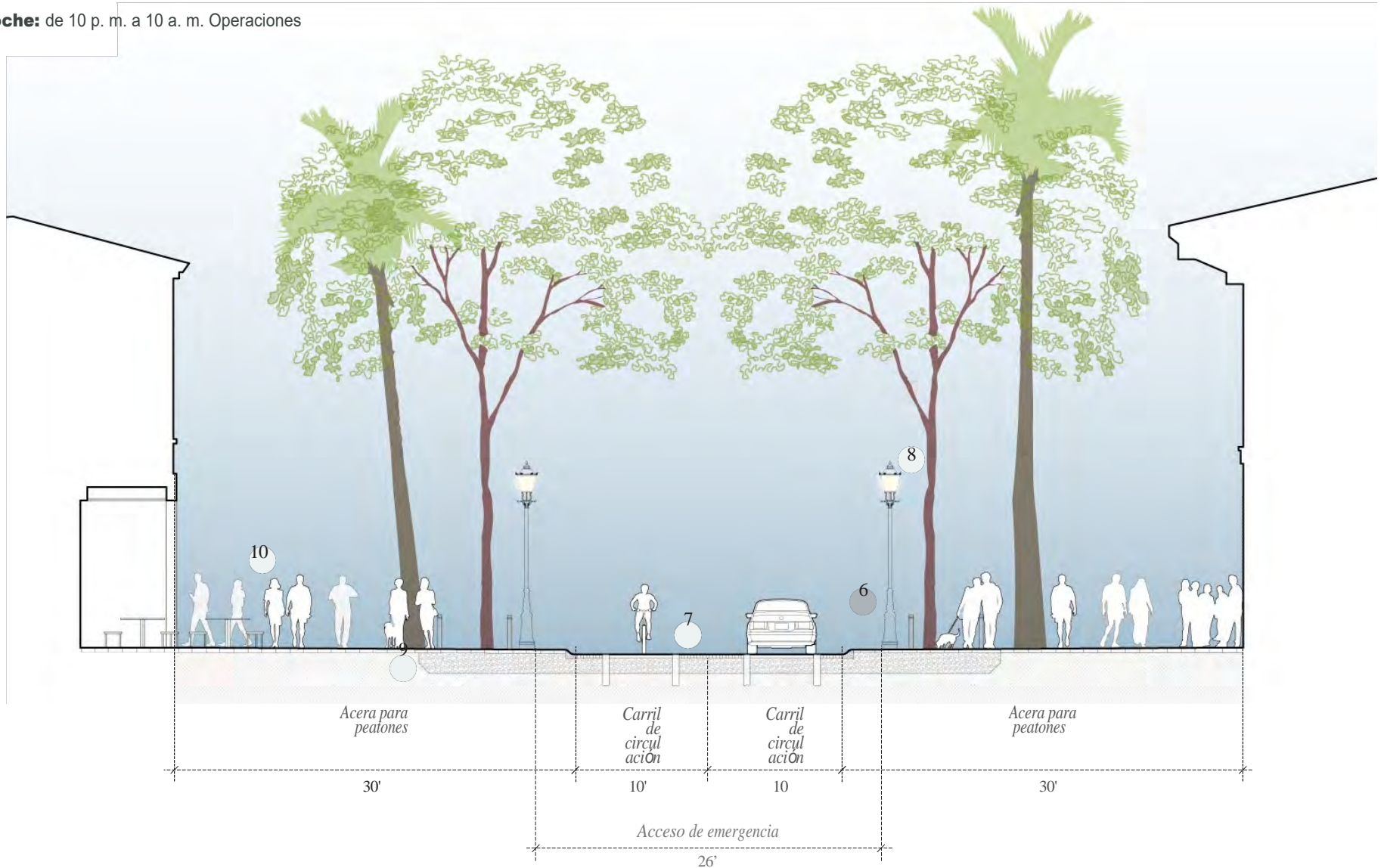
## HORARIO DE ACCESO

Día: 10 a. m. a 10 p. m. Operaciones



## HORARIO DE ACCESO

Noche: de 10 p. m. a 10 a. m. Operaciones





Los servicios de emergencia, en coordinación con la Oficina del Administrador Municipal, tienen la autoridad para restringir o reducir el acceso de vehículos en State Street según lo requieran las condiciones. Por ejemplo, las cuadras con una alta concentración de negocios de vida nocturna, como las del Distrito de Entretenimiento entre las calles Haley y Ortega, pueden requerir que se restrinja el acceso de vehículos más allá del horario estándar hasta después del cierre de dichos establecimientos, para evitar conflictos entre grandes multitudes de peatones y vehículos en un área donde prevalece el servicio de bebidas alcohólicas. Además, puede haber ocasiones en las que se necesite el acceso de grandes entregas y/o equipo de construcción fuera del horario normal de servicio y entrega. Se puede crear un sistema de citas de la ciudad para estas situaciones.

Sin embargo, cualquier ampliación regular de la circulación de vehículos durante las horas designadas para la prioridad de peatones y ciclistas, como las modificaciones que permitirían un mayor tráfico de vehículos durante las horas pico del día, requeriría la revisión y aprobación del Concejo Municipal.

Dado que dichos cambios podrían afectar significativamente la intención del diseño y la seguridad de la vía compartida para todos los usuarios, se tratan como decisiones políticas importantes en lugar de ajustes administrativos.

### **Infraestructura preparada para eventos**

La configuración diurna permite la realización de mercados, festivales y otras actividades programadas con poca o ninguna preparación adicional. Dependiendo del evento y su tamaño, se pueden utilizar bolardos para acordonar zonas durante períodos más largos, de modo que la actividad pueda desarrollarse dentro de los 6 metros de derecho de paso y/o a lo largo de la acera ampliada.

### **Menos conflictos**

La separación de la actividad de vehículos y peatones/ciclistas por hora del día minimiza los conflictos de seguridad sin requerir una aplicación de la ley a tiempo completo. Antes del cierre de la calle

a los vehículos, el número promedio de vehículos por día que circulaban por State Street en el centro de la ciudad era inferior a 10 000. Actualmente, State Street registra entre 8000 y 11 000 cruces de peatones por intersección al día y aproximadamente 2000 ciclistas al día, con hasta un 20 % más de peatones y ciclistas los fines de semana.

Las aceras ampliadas y dos carriles de 3 metros para ciclistas durante las horas pico permitirán que continúe la tendencia de menos colisiones entre vehículos y peatones o ciclistas y minimizarán la fricción existente entre peatones y ciclistas. Los datos de colisiones que comparan el período anterior al cierre de State Street al tráfico vehicular (mayo de 2015 – abril de 2020 y el posterior (junio de 2020 – diciembre de 2023 muestran una reducción en el promedio de colisiones por año de 17,6 a 5,9, y una reducción en el promedio anual de lesiones de 10,2 a 5, lo que representa una disminución de más del 50 %.

### **Prioridad para peatones y ciclistas**

Los cierres diurnos y nocturnos crean un entorno más seguro y cómodo para caminar, andar en bicicleta, comer y el uso cotidiano. Con 12 estacionamientos públicos y garajes a una cuadra de State Street, esta calle ofrece una experiencia peatonal única, que anima a las personas a estacionar una sola vez y caminar, o a usar bicicletas compartidas o el transporte público para llegar a su destino. El sistema de estacionamiento del centro cuenta con 3.215 plazas de estacionamiento público existentes, lo que proporciona aproximadamente una plaza de estacionamiento por cada 200 pies cuadrados de superficie comercial en el núcleo del centro. En el entorno actual del

centro, la gente suele llegar con un ya en mente, utilizando aplicaciones de mapas y dispositivos móviles para localizar tiendas, restaurantes y servicios antes de llegar. Dado que los visitantes dependen menos de conducir lentamente por la calle para descubrir negocios, las calles pueden funcionar con éxito como entornos centrados en las personas, donde caminar, andar en bicicleta y reunirse se convierten en las principales formas en que la gente disfruta del centro. State Street funciona como uno de los pocos lugares en Santa Bárbara donde personas de todas las edades se reúnen regularmente y pasan el tiempo con diferentes propósitos. Dado que el corredor alberga una mezcla de actividades cotidianas, como caminar, comer, andar en bicicleta, reunirse con amigos, asistir a espectáculos y participar en eventos comunitarios, sirve como un espacio cívico compartido donde múltiples generaciones utilizan la calle al mismo tiempo, pero a menudo por diferentes razones.

### **Acceso a negocios y servicios**

El acceso de vehículos durante la noche permite realizar entregas, mantenimiento y servicios sin interrumpir la actividad peatonal en las horas pico. Permitir el paso de vehículos fuera de las horas pico brinda a los negocios el acceso que necesitan. Para necesidades operativas que quedan fuera del horario de acceso estándar, como vehículos de construcción, mantenimiento de equipos o entregas especializadas, la ciudad puede implementar un sistema de citas gestionado, asegurando que la actividad de los vehículos se mantenga controlada y predecible.

## ESQUEMA DE DISEÑO FLEXIBLE « »

Las calles son los espacios públicos más omnipresentes y accesibles de cualquier ciudad. Acomodan la circulación multimodal de peatones, ciclistas, transporte público, vehículos y funciones de servicio. Los planos adjuntos ilustran una tipología de calles flexible diseñada para responder a las demandas actuales y futuras de State Street.

Las calles sirven como infraestructura esencial, facilitando la circulación al tiempo que dan cabida a los sistemas y el mantenimiento necesarios para que los espacios públicos sean funcionales. Integran servicios públicos, gestión de aguas pluviales, iluminación y acceso de servicios para garantizar que la calle siga siendo segura, duradera y operativa.

La tipología de calle flexible está diseñada para abordar tanto las necesidades técnicas y operativas actuales como las previstas.

### Sección transversal y vista en planta

La sección transversal ilustra la relación entre las zonas de fachada de los edificios, las aceras peatonales, las zonas de mobiliario urbano y el corredor central de circulación de 20 pies. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies del espacio de 80 pies entre los edificios, y cada acera se extiende hasta aproximadamente 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera.

El resto dos carriles de circulación de 3 metros de ancho situados en el centro de la calle están destinados a ciclistas, transporte público y vehículos de servicio y de emergencia.

### Zonificación de la calle

#### Zona de fachada

La zona de fachada se encuentra entre la zona peatonal de paso y los edificios adyacentes o los límites de las propiedades. Proporciona una zona de amortiguación que crea un espacio cómodo entre los peatones y las fachadas de los edificios. Los usos temporales, incluyendo la comida al aire libre, están limitados a 3,6 metros, siempre que la zona de paso permanezca despejada. Las comidas al aire libre pueden estar cercadas con vallas estándar de la ciudad cuando sea necesario para mantener una zona peatonal despejada.

#### Zona de paso

La zona de paso es el área destinada al tránsito peatonal. Esta zona debe estar completamente libre de objetos permanentes y temporales. Como regla general, la zona debe tener al menos 8 pies de ancho. Se debe proporcionar un espacio libre en un camino generalmente recto para la comodidad de todos los peatones, pero especialmente para las personas con discapacidad visual. Cuando se conserven los árboles existentes, la Zona de Fachada puede reducir su ancho según sea necesario para mantener la zona de paso requerida de 8 pies. Se recomiendan rejillas para árboles, especialmente en estas condiciones, para permitir un tránsito seguro y sin obstáculos alrededor de los árboles.

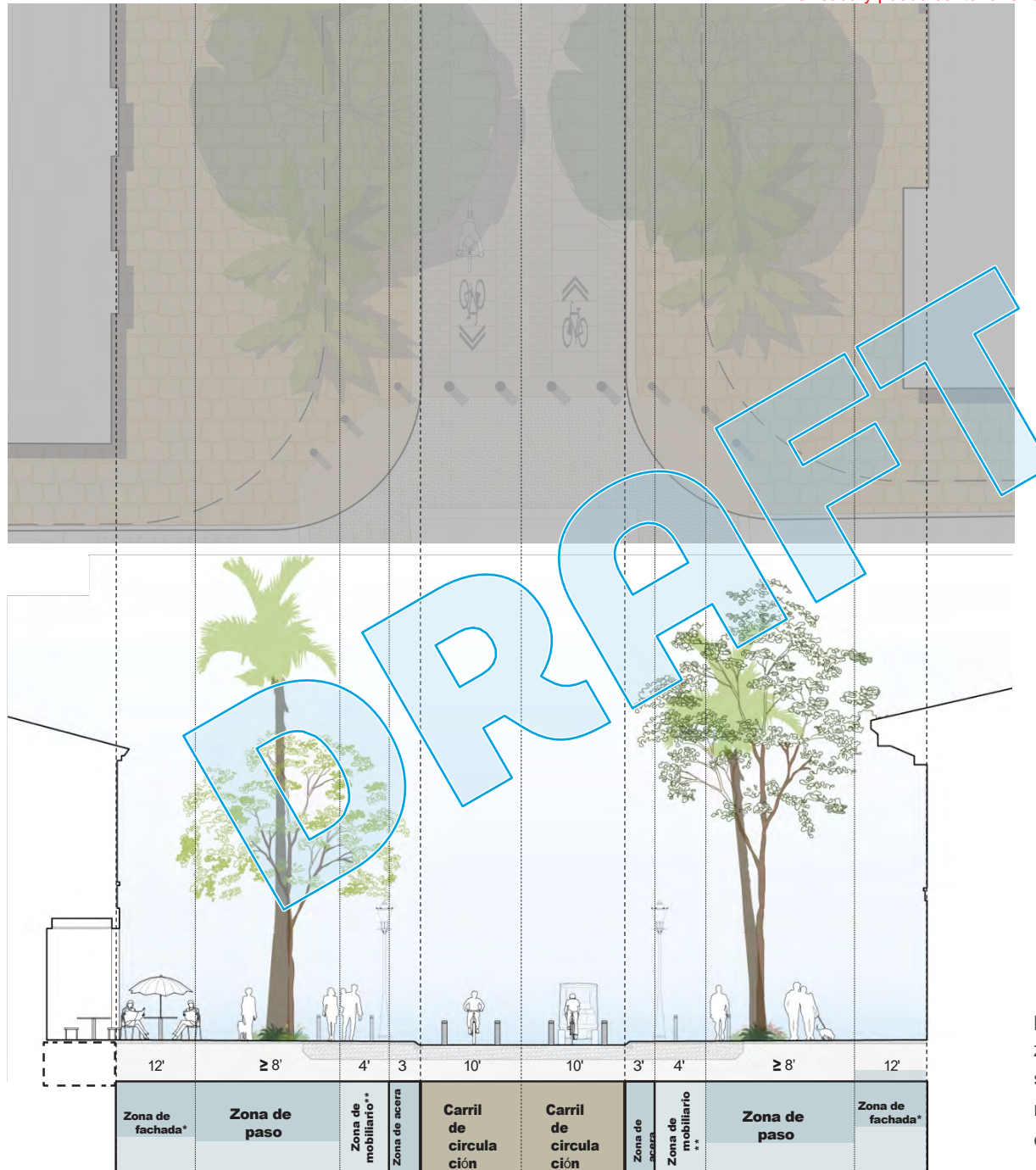


### **Zona de mobiliario urbano**

La zona de mobiliario urbano actúa como un amortiguador entre los peatones y la calzada, albergando elementos del paisaje urbano como árboles, postes de iluminación y de servicios públicos, señalización y otros servicios públicos. La zona garantiza un camino despejado para el movimiento de los peatones. El acceso al transporte público se proporciona en esta zona mediante rebajes en el bordillo. Las características típicas incluyen el paisajismo propuesto, bancos, estacionamiento para bicicletas, quioscos y señalización de orientación. La señalización debe consolidarse en postes o accesorios existentes para reducir el desorden visual.

### **Zona del bordillo**

Los bordillos definen el entorno peatonal y evitan la infiltración de aguas pluviales en los edificios. El bordillo existente de 6 pulgadas se ampliará y se inclinará para que la transición sea suave hacia un bordillo redondeado de 4 pulgadas. En esta zona se reservan 3 pies adicionales para mantener un espacio libre de 26 pies para los vehículos de emergencia.



**Detalles del Distrito Cívico y Comercial:** Las zonas propuestas se aplicarán a todas las manzanas cubiertas por este plan



## DETALLES DEL DISEÑO FLEXIBLE DE LA ZONA DE

### Bolardos

Los bolardos son un componente central de la estrategia de diseño flexible de State Street, ya que proporcionan el mecanismo físico para la transición de la calle entre configuraciones de prioridad peatonal y de acceso para vehículos. El sistema de bolardos cumple múltiples funciones críticas: seguridad peatonal, flexibilidad operativa, acceso de emergencia, paso de transporte público y gestión de entregas.

Los bolardos retráctiles, instalados en cada intersección a lo largo de State Street, constituyen un sistema fiable para cerrar las calles al tráfico vehicular de forma segura. Durante las horas de mayor actividad de ciclistas y peatones, de 10:00 a. m. a 10:00 p. m., los bolardos permanecen levantados para proteger a los peatones y ciclistas. Diseñados para resistir los impactos de los vehículos, ayudan a crear un entorno seguro y acogedor, permitiendo que las personas se desplacen, se reúnan y disfruten

de la calle con confianza.

Una de las ventajas clave de los bolardos retráctiles es su flexibilidad operativa. Se pueden cerrar o abrir manzanas individuales según sea necesario para dar cabida a festivales, ferias y eventos comunitarios al aire libre, lo que permite que la calle se transforme de un uso peatonal cotidiano y la programación de eventos especiales de mayor envergadura.

El sistema de bolardos permite el acceso de vehículos de emergencia las 24 horas del día, con tiempos de retracción típicos de aproximadamente 3 a 8 segundos, lo que permite una rápida respuesta de emergencia. El espacio y la configuración, con una separación de aproximadamente 1,5 metros, están diseñados para permitir el paso de vehículos de transporte público pequeños, garantizando la continuidad del servicio de transporte público a lo largo del corredor. Los vehículos de transporte público más grandes también podrían atravesar el sistema de bolardos utilizando un control remoto o una etiqueta de identificación por radiofrecuencia (RFID).

## Cantidad y configuración de los bolardos

La disposición de los bolardos se adapta a las necesidades operativas de cada cuadra, al tiempo que se mantiene la integridad visual y funcional del paisaje urbano. La siguiente configuración se aplica a cada intersección:

- » 8 bolardos retráctiles por intersección (4 por lado)
- » 16 bolardos estándar por intersección (8 por lado)

Total por intersección = 24 bolardos (8 retráctiles + 16 estándar)

Esta configuración se aplica en 7 intersecciones a lo largo del corredor, desde la manzana 500 de State Street (State Street y Haley Street) hasta la manzana 1200 de State Street (State Street y Victoria Street), además de la intersección con De la Guerra Street, lo que suma un total de 8 intersecciones con configuración completa.

La manzana 1300 de State Street, entre Victoria Street y Sola Street, presenta una condición especial debido a su proximidad al Teatro Arlington y a la necesidad de mantener el acceso a Arlington Street. Esta manzana puede cerrarse al tráfico solo para eventos especiales, en lugar de seguir un horario diario. La configuración de bolardos para la manzana 1300 ofrece dos opciones:

- » Solo bolardos estándar a ambos lados, o
- » La combinación completa de bolardos retráctiles y estándar, tal como se utiliza en las cuadras 500–1200.

La configuración adecuada se determinará durante el diseño final en función de las necesidades de programación de eventos y las aportaciones de las partes interesadas.

## Tipos de bolardos y ejemplos

Se proponen dos tipos principales de bolardos para el Plan Maestro de State Street:

**Bolardos retráctiles:** Bolardos retráctiles hidráulicos o neumáticos que pueden ser subidos o bajados de forma remota por el personal de la ciudad, el Departamento de Bomberos o el Departamento de Policía. El tiempo de retracción es de aproximadamente 3 a 8 segundos. Estos bolardos se colocan en los puntos de entrada y salida de cada cuadra para controlar el acceso de vehículos.

**Bolardos fijos estándar:** Bolardos permanentes o montados en superficie que proporcionan una separación física entre la zona peatonal y el corredor central de circulación. Se colocan para delimitar el ámbito peatonal y reforzar el carácter visual de la calle.

## Material del pavimento

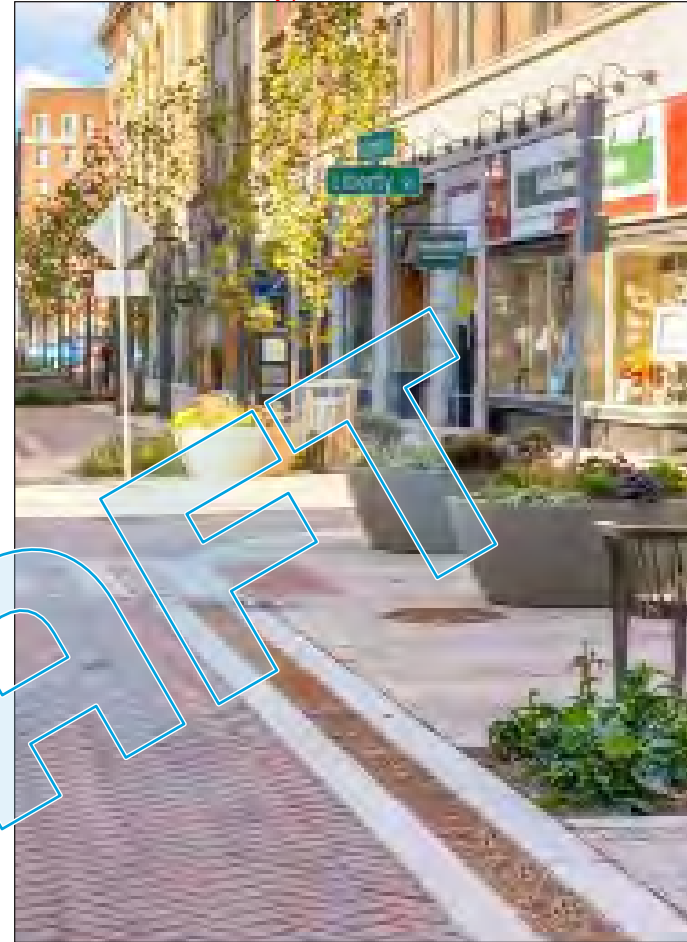
El material del pavimento desempeña un papel funcional y estético fundamental en el Plan Maestro de State Street, ya que contribuye a la seguridad de los peatones, la orientación, la gestión de las aguas pluviales y el carácter general del corredor. La gama de materiales debe equilibrar la durabilidad, la flexibilidad, la sostenibilidad y la compatibilidad con el patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara.

La estrategia de pavimento propuesta utiliza una jerarquía de materiales para diferenciar las zonas y guiar a los usuarios a través del corredor. El carril central de circulación de 20 pies utiliza una superficie lisa y duradera adecuada para ciclistas, transporte público y vehículos de servicio. Las zonas de aceras peatonales cuentan con un material de mayor calidad que transmite prioridad y comodidad. Los cruces de las intersecciones extienden el pavimento peatonal a través del carril de circulación, reforzando visualmente la prioridad de los peatones y reduciendo la velocidad de los vehículos.



Se incorporan adoquines permeables en todo el paisaje urbano, siempre que sea posible, para favorecer la infiltración de las aguas pluviales. A lo largo de la calle discurren zanjas de drenaje para captar la escorrentía superficial, mientras que los adoquines permeables permiten que el agua se infiltre en un reservorio de tres pies de profundidad situado debajo de la calle. Este enfoque aborda tanto los objetivos de drenaje como los de calidad del agua, al tiempo que reduce el efecto de isla de calor urbana.

Se utiliza un diseño de acera redondeada para la transición entre la calzada y las zonas peatonales adyacentes, sustituyendo



el bordillo vertical existente por un borde de pendiente suave. Esto favorece la flexibilidad operativa. Durante los periodos en que se permite la circulación de vehículos en la calle, estos pueden detenerse temporalmente a un lado para realizar entregas, dejar pasajeros, acceder a servicios o atender necesidades de emergencia, al tiempo que se mantiene despejado el corredor central de circulación.



## Paisajismo

El paisajismo es un elemento definitorio de la identidad de State Street y desempeña múltiples funciones: suaviza el entorno de elementos sólidos, proporciona sombra y refresco, favorece la infiltración de aguas pluviales, contribuye a la biodiversidad y crea un corredor visualmente cohesivo y rico en las estaciones. La ubicación estratégica de zonas de plantación de bajo nivel mejora el entorno peatonal al tiempo que mantiene la visibilidad de los escaparates.

El enfoque paisajístico se guía por una jerarquía espacial. Las esquinas de las intersecciones y las entradas de los principales establecimientos reciben la plantación más llamativa y saturada a modo de "signos de puntuación" que orientan a las personas a lo largo del corredor. Las plantaciones en el medio de las cuadras repiten una versión más simple y tranquila de la misma paleta para crear un flujo visual y atraer a las personas hacia el siguiente punto de referencia. A la altura de los escaparates, se recomienda el uso de plantas de textura fina, fragantes o que se puedan tocar para atraer a los peatones que se desplazan lentamente por el espacio.

La paleta de plantas aprovecha el clima mediterráneo de Santa Bárbara como un activo importante. A diferencia de la mayoría de los centros urbanos estadounidenses, que se vuelven marrones y desnudan en invierno, State Street puede mantener la floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y mediterráneas, al tiempo que cumple con los requisitos de conservación de agua.

El objetivo es una paleta de plantas que sea inmediatamente reconocible como "el centro de Santa Bárbara".

El paisajismo incluirá áreas designadas para jardines comunitarios, incluso a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de tiendas activas o tienen largos tramos de pared en blanco, típicamente cuando hay más de 30 pies sin una puerta o punto de entrada. La eliminación del paisajismo de perfil bajo existente y de las jardineras elevadas mejora las líneas de visión a través de la calle, aumentando la visibilidad de los escaparates y fortaleciendo la conexión entre las tiendas y los peatones. Esta eliminación también pone más atención a la copa de los árboles en cada distrito.

Los árboles de la calle son un componente fundamental de la estrategia de paisajismo, ya que proporcionan sombra, capturan carbono y aportan continuidad visual. Las celdas de suelo debajo del pavimento crean espacio para suelo no compactado y la infiltración de aguas pluviales, lo que mejora sustancialmente la salud y la longevidad de los árboles. Se plantan nuevos árboles en sistemas subterráneos para mantener espacios flexibles en las plazas y dar sombra a las superficies impermeables, mientras que los árboles importantes existentes se conservan en sus parterres actuales.

## DIFERENCIACIÓN DE LOS DISTRITOS

**Tres distritos:** Un tramo de nueve cuadras de State Street se divide en tres distritos distintos

### DISTRITO DE LAS ARTES



### DISTRITO CIVIL Y COMERCIAL



### ENTRAR EN EL DISTRITO DEL ENTRETENIMIENTO

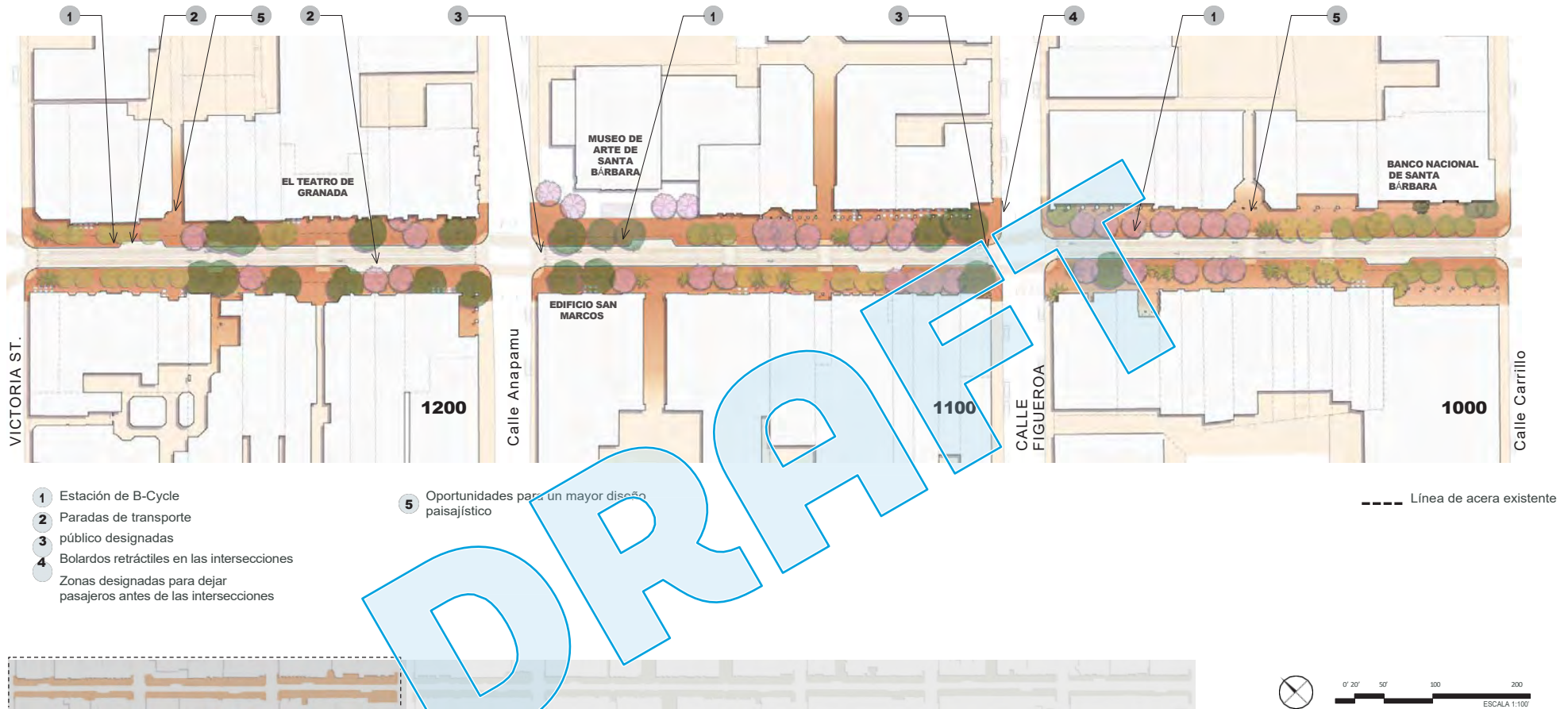


## E DE DISTRITO DIFERENCIACIÓN

State Street es una secuencia de distritos distintos, cada uno con su propio carácter, puntos de referencia y comunidad de usuarios. El Plan Maestro de State Street refuerza y amplía estas identidades existentes a través de enfoques de diseño diferenciados, al tiempo que mantiene la continuidad visual y funcional a lo largo de todo el Paseo de State Street.

Los tres distritos principales son el Distrito del Entretenimiento (manzanas 400–600), el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900) y el Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200). Cada uno de ellos crea una variedad de lugares que atraen a un público diverso y animan a la gente a explorar lo que hay en la siguiente manzana.

## RESUMEN DEL DISTRITO DE LAS ARTES

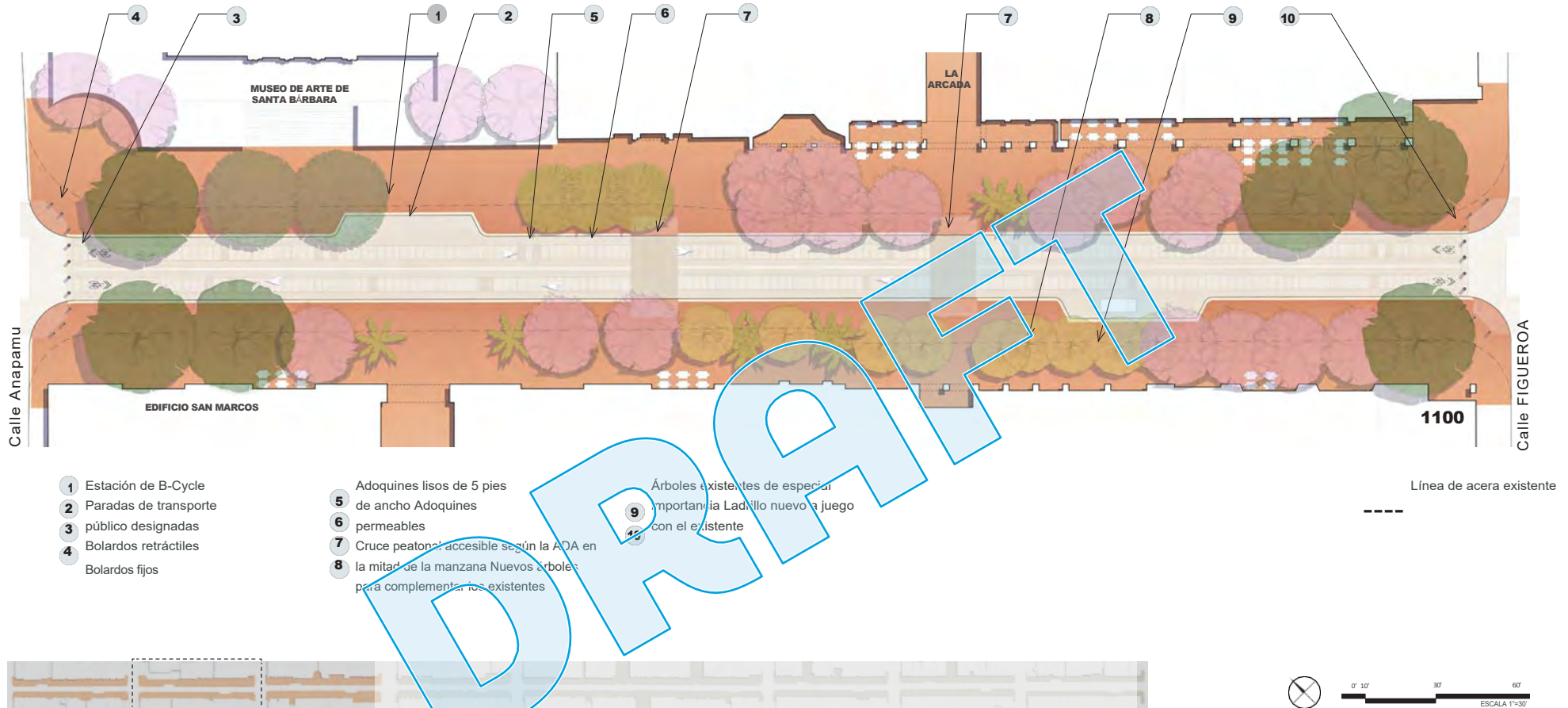


### El Distrito de las Artes

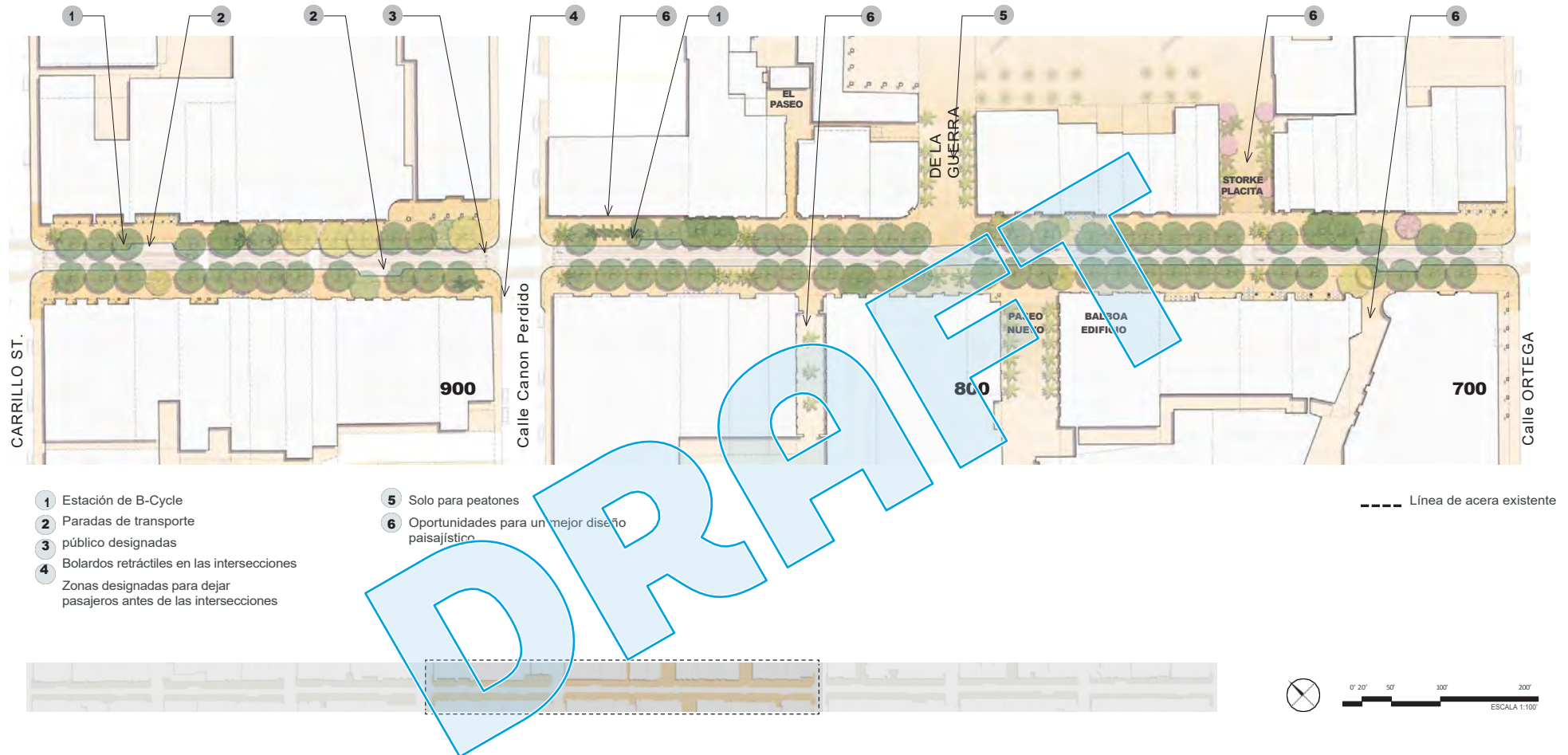
El Distrito de las Artes es el centro neurálgico de la ciudad para las artes visuales y escénicas. Una mezcla de galerías de pintura, escultura y fotografía ofrece espacios creativos para los artistas y atrae a los visitantes a la calle State. El Teatro Granada (1924), el Teatro Arlington (1930) y el Museo de Arte de Santa Bárbara (1941) son

lugares emblemáticos que conforman el centro histórico y que constituyen el núcleo del Distrito de las Artes. El distrito acoge una variedad de eventos a lo largo del año, incluido el «1st Thursday Art Walk», y ofrece oportunidades para actuaciones informales, instalaciones artísticas y exposiciones en State Street.

## PLANO DE BLOQUES DEL DISTRITO DE LAS ARTES



## RESUMEN DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

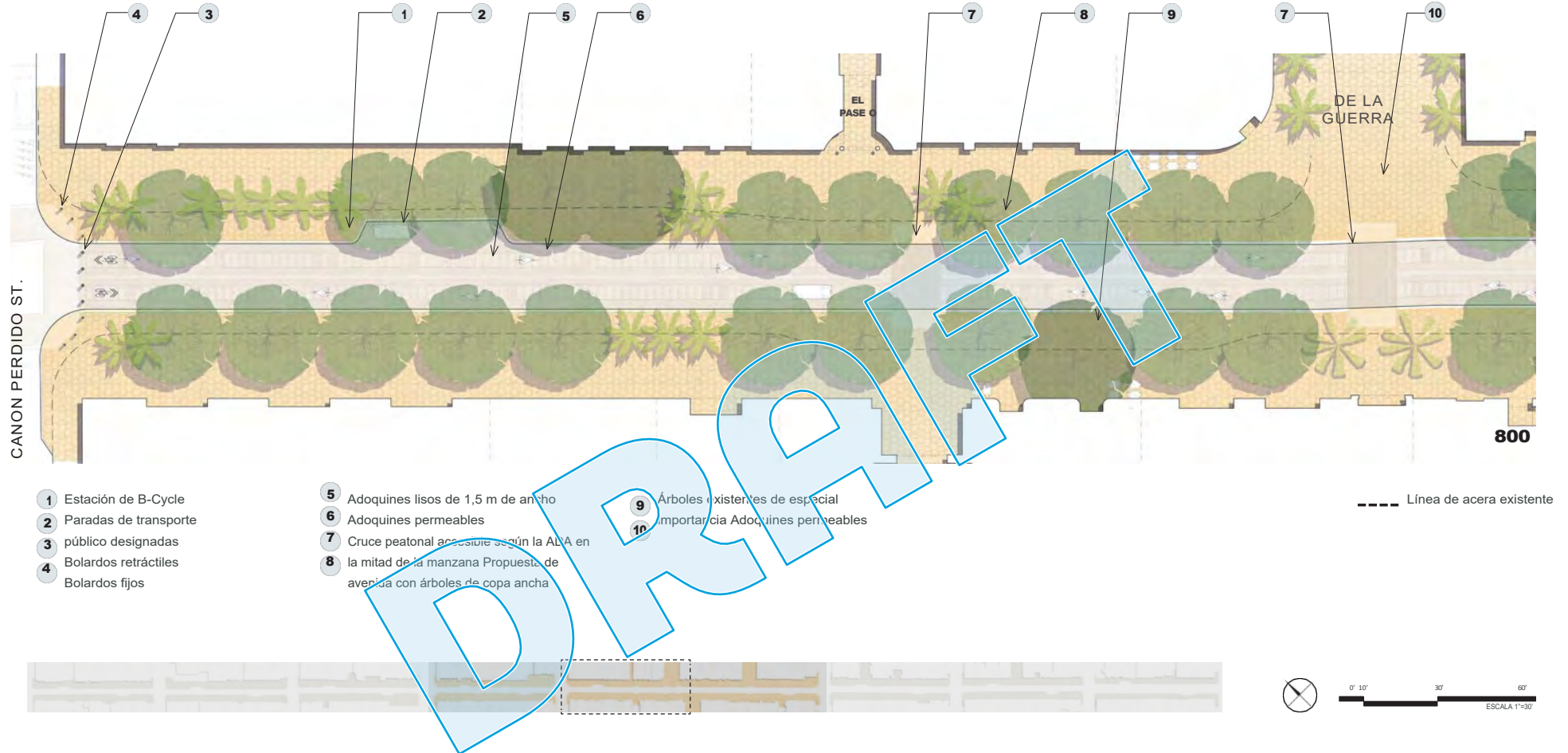


### El distrito cívico y comercial

En el corazón del centro de la ciudad, el Distrito Cívico y Comercial combina la arquitectura histórica con la vida cultural y cívica. La Casa de la Guerra, de 1828, es uno de los edificios más antiguos de California. Este adobe histórico, que forma parte del Paseo Viejo, junto con el Adobe de Oreña, fue el núcleo de la reconstrucción del centro de la ciudad tras el terremoto de 1925. La Plaza

de la Guerra ofrece un espacio de reunión pública, mientras que el Ayuntamiento y el Santa Barbara News-Press constituyen el núcleo institucional de la ciudad. El Paseo Nuevo ofrece la zona comercial más extensa de la ciudad. Banderas de colores, techos de terracota, arcadas enlucidas de blanco y azulejos españoles esmaltados tradicionales crean un ambiente vibrante para comer y hacer compras.

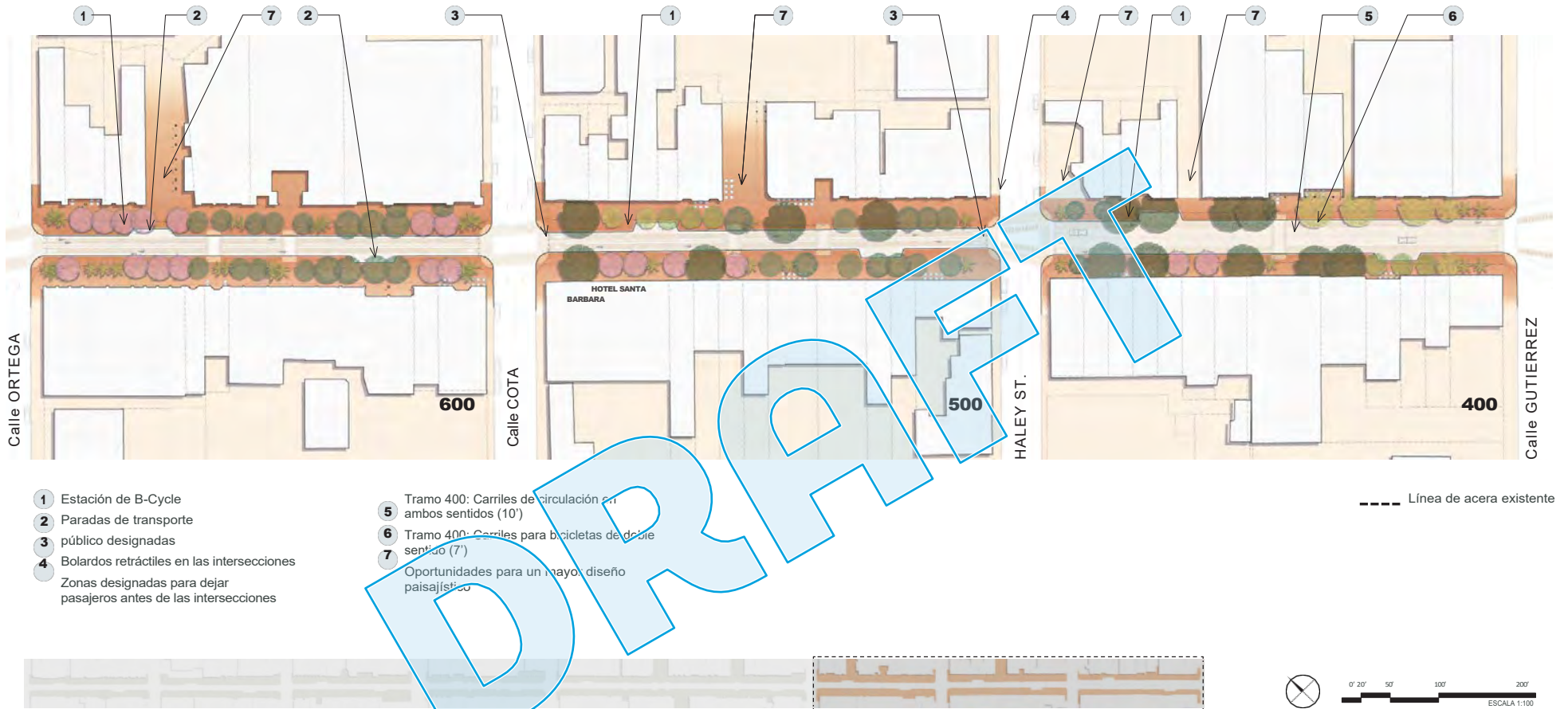
## PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL



El Distrito Cívico y Comercial integra la red de paseos y los puntos clave en un distrito de prioridad peatonal que constituye el corazón de la vida cívica y comunitaria de Santa Bárbara. El distrito se concibe como el principal escenario de Santa Bárbara para mercados, festivales y celebraciones comunitarias, con una plaza flexible

en el extremo de la nueva calle peatonal De la Guerra y se distingue por un pavimento diferente y una cubierta arbórea más densa.

## DISTRITO DEL ENTRETENIMIENTO

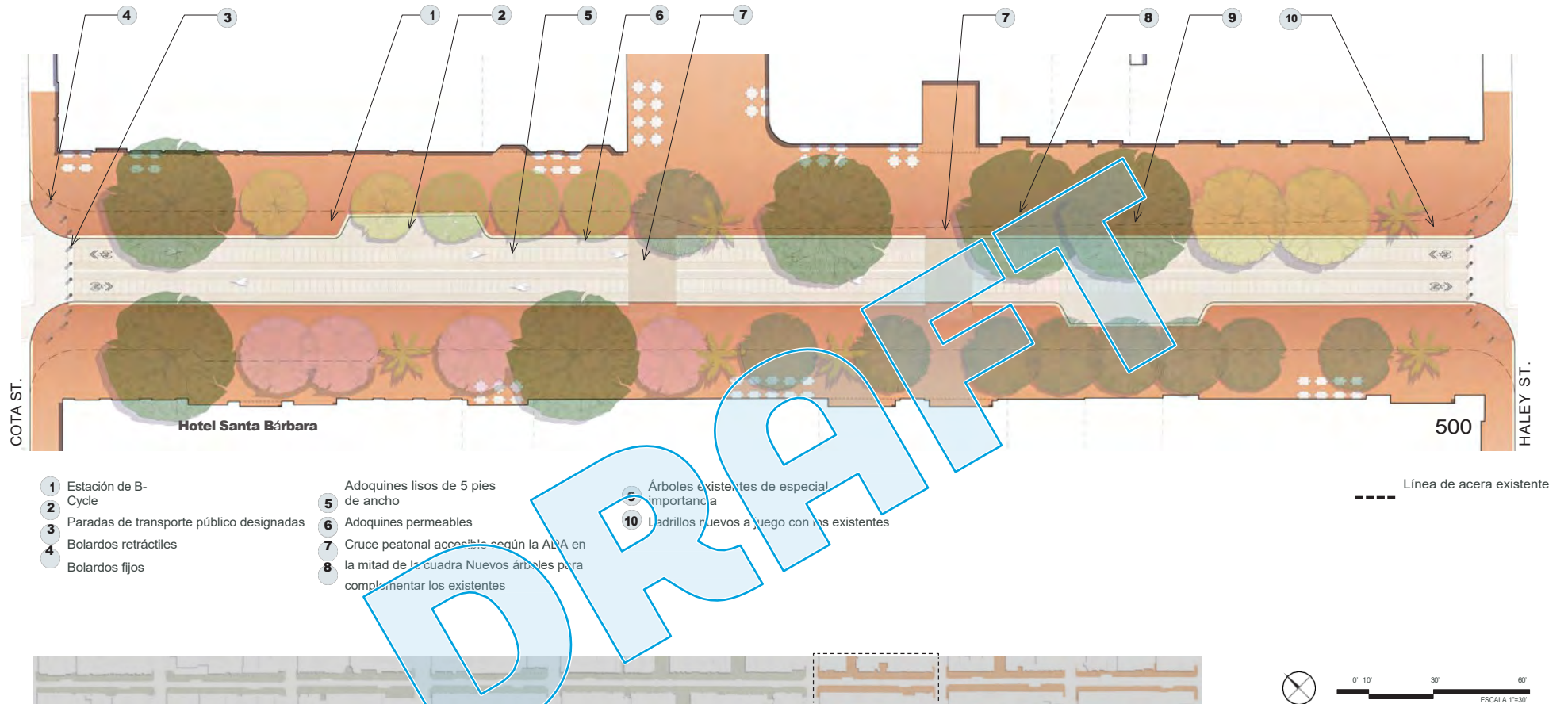


### El Distrito del Entretenimiento

Viniendo desde la Zona Funk y el Waterfront, el Distrito del Entretenimiento es la introducción al Paseo de State Street y la puerta de entrada al centro de la ciudad. El Distrito del Entretenimiento ofrece una amplia variedad de actividades, incluyendo música en vivo, teatro, galerías de arte, cines, restaurantes, bares, degustación de vinos y festivales de temporada. Estas experiencias tienen lugar en medio de una mezcla ecléctica de escaparates sencillos que albergan

tanto negocios locales como cadenas nacionales. Las tiendas y restaurantes de pequeño tamaño crean un atractivo telón de fondo para la vibrante oferta artística, gastronómica y de entretenimiento de la zona. Los restaurantes y bares animan el barrio tanto de día como de noche, y los artistas callejeros y las amplias terrazas de los restaurantes aportan aún más vida y actividad.

## MANZANA DEL DISTRITO DEL ENTRETENIMIENTO



## Transformación de la calle

**Antes:** State Street mirando hacia el sureste, en dirección al State Street Paseo.



**Después:** State Street mirando hacia el sureste, en dirección al State Street Paseo.



## Transformación de la calle

**Antes:** State Street mirando hacia el sureste, en dirección al Teatro Granada



**Después:** State Street mirando hacia el sureste, en dirección al Teatro Granada





### Ampliación del Paseo

La calle Anapamu sirve como un hilo conductor vital, uniendo el Paseo de State Street con dos de los destinos cívicos más preciados de Santa Bárbara: la Biblioteca Pública de Santa Bárbara y el Palacio de Justicia de Santa Bárbara y sus jardines. Esta conexión eleva el papel de la calle Anapamu más allá de una simple calle transversal, posicionándola como un prolongación de la propia experiencia del Paseo y una parte importante de la red peatonal más amplia del centro de la ciudad.

Se mantienen dos carriles de circulación de 3 metros para preservar el acceso vehicular en ambos sentidos, mientras que las aceras ampliadas crean un entorno más cómodo para quienes se desplazan a pie. La ruta ciclista

existente en la calle Anapamu podría mejorarse para convertirla en un carril ciclista protegido ubicado en el lado oeste de la calle, ofreciendo una experiencia ciclista más segura y cómoda que conecte a los ciclistas con el corredor más amplio de State Street, pero esto requeriría la eliminación del estacionamiento en la calle.

Para reforzar el carácter y la continuidad del Paseo de State Street, los materiales de pavimentación, consistentes con los utilizados en State Street, se extienden hasta la calle Anapamu, unificando visual y experiencialmente los dos corredores. Se eliminan los bordillos verticales y se reemplazan por bordillos bajos redondeados, una elección de diseño que imita el diseño de State Street y fomenta velocidades más lentas de los vehículos.



## ¿CÓMO FUNCIONA EL DISEÑO « »?

El diseño flexible de State Street depende de un conjunto cuidadosamente integrado de elementos operativos, físicos y programáticos. Esta sección describe los detalles clave y las medidas que rigen el funcionamiento de la calle para todos los tipos de usuarios, horas del día y condiciones.

### **Aceras**

Se proporcionan aceras amplias para dar cabida a una amplia gama de actividades humanas, incluyendo caminar, comer al aire libre, jugar y reunirse socialmente. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies del espacio de 80 pies entre los edificios a lo largo de State

Street, con cada acera se expande hasta aproximadamente 9 metros desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera, lo que da como resultado dos carriles de circulación de 3 metros en el centro de la calle.

Cada cuadra está diseñada con aceras de doble acceso, lo que dinamiza tanto el borde del edificio como el borde de la acera de la zona peatonal. Existen diferentes servicios a cada lado de la acera peatonal. Por ejemplo, comidas al aire libre junto al borde del edificio y la posibilidad de colocar esculturas, bancos o mesas públicas en el lado cercano a la zona de circulación. El diseño mantiene un mínimo de aproximadamente 2,4 metros de espacio libre para el tránsito peatonal, lo que garantiza el acceso a los negocios y un espacio acogedor y legible para todos los usuarios.

La acera se organiza en tres zonas principales: la Zona de Fachada (entre la zona de paso peatonal y los edificios adyacentes, con espacio para comedores al aire libre de hasta 3,6 metros), la Zona de Paso (de al menos 2,4 metros, totalmente libre de objetos permanentes y temporales) y la Zona de Mobiliario (que da cabida a árboles, alumbrado, señalización, bancos, estacionamiento para bicicletas y otros servicios públicos).

### **Prioridad peatonal**

El corredor de State Street está diseñado para que las personas a pie marquen el ritmo, el carácter y la experiencia de la calle.

Hay diez cruces a lo largo del Paseo de State Street que representan casi el 20 por ciento de su longitud total. La experiencia en estos cruces influye fuertemente en la experiencia general del corredor, rampas direccionales y cruces peatonales decorativos se utilizan en todas las intersecciones transversales para ampliar el espacio peatonal y acortar las distancias de cruce.

Los cruces a mitad de cuadra ofrecen lugares convenientes y predecibles para que los peatones crucen, mientras que los cruces elevados a mitad de cuadra reducen la velocidad del transporte público, las bicicletas y los vehículos de servicio, y también permiten una conexión fluida y sin bordillos entre ambos lados de la calle.

La red de paseos es una parte esencial del espacio público. Siempre que sea posible, se da prioridad a los cruces peatonales a mitad de cuadra en las calles transversales para crear una red de paseos conectada en todo el centro de la ciudad.

La seguridad de los peatones se ve reforzada por cruces más estrechos, líneas de visión más claras y una infraestructura peatonal visible en todas las intersecciones. Las zonas de bordillo rojo en las esquinas mantienen líneas de visión claras

líneas de visión entre peatones, ciclistas y vehículos. La iluminación en los cruces y la iluminación a escala peatonal a lo largo del corredor mejoran la seguridad y la visibilidad nocturnas.

### **Circulación de bicicletas**

State Street permanece abierta a los ciclistas durante todo el rediseño. Dos carriles de circulación de 10 pies en el centro de la calle sirven a los ciclistas durante el día, junto con el transporte público. Los bolardos retráctiles en todas las intersecciones desde la calle Haley hasta la calle Victoria permiten el cierre flexible de las cuadras al tráfico general de vehículos, limitando el acceso únicamente a las bicicletas y al transporte público.

Debido a los volúmenes de tráfico, al espacio limitado de vía pública en la calle Anacapa y a la frecuencia de conflictos en las entradas de garajes en las calles Anacapa y Chapala, no se recomienda crear instalaciones para bicicletas en esas calles por motivos de seguridad y debido a que la experiencia sería menos cómoda para los ciclistas menos experimentados o las familias con niños. Se recomienda que el acceso para bicicletas se mantenga a lo largo del Paseo de State Street, para mantener la conectividad con la red ciclista más amplia. Existen oportunidades futuras para estudiar carriles ciclistas protegidos en calles adyacentes que podrían complementar la infraestructura de State Street.

El uso de la bicicleta ofrece amplios beneficios públicos: casi no produce ruido, no genera emisiones y requiere mucho menos espacio que los vehículos. Es importante destacar que las calles adaptadas para bicicletas amplían la movilidad de muchos miembros de la comunidad, como los niños, los adultos mayores y los residentes que no tienen automóvil, y estos miembros de la comunidad a menudo dependen de la bicicleta para recorrer distancias cortas y hacer sus recados diarios. A medida que Santa Bárbara trabaja para cumplir con su Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de aproximadamente



8,000 nuevas unidades de vivienda, la ubicación y el diseño de ese crecimiento cobran una importancia crítica. Concentrar las nuevas viviendas en el centro de la ciudad, donde la densidad es mayor y los servicios son más accesibles, ofrece una oportunidad significativa para reducir la dependencia del automóvil, si se combina con una infraestructura ciclista segura, cómoda y conectada. Cuando los residentes pueden llegar con confianza a sus trabajos, tiendas, escuelas y transporte público en bicicleta, disminuye la necesidad de tener o usar un automóvil. Invertir en State Street como una ruta de bajo estrés es una estrategia esencial para gestionar las demandas de tráfico y estacionamiento que, de otro modo, generarían miles de nuevos residentes del centro.

La cuadra 400 requiere una configuración específica: dado que State Street es la principal ruta de emergencia entre el centro y la costa a través del paso subterráneo de la autopista 101, la cuadra 400 incluye dos carriles para vehículos (uno en cada dirección) y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados. La manzana 1300 mantiene de

manera similar dos carriles para vehículos a fin de preservar el acceso a la calle Arlington y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados.

### **Circulación del transporte público**

Un servicio de transporte «experiencial» puede operar en el Paseo de State Street, proporcionando un servicio de transporte más pequeño y bajo demanda que complementa al Circulador MTD Centro-Muelle. Podrían ser bicitaxis, pequeños autobuses eléctricos u otro tipo de vehículo de transporte pequeño, y el diseño podría permitir que múltiples opciones de transporte diferentes operen al mismo tiempo en State Street. Además, el MTD podría operar en State Street, ya que se instalarán bolardos retráctiles en cada intersección y se colocarán zonas de carga y descarga o áreas de parada en cada cuadra, lo que permitirá a los pasajeros subir o bajar del transporte público. Cualquier servicio de transporte en State Street debe ofrecer opciones de vehículos accesibles según la ADA y operar de manera segura dentro del corredor de acceso de emergencia de 20 pies.



### **Acceso de emergencia y seguridad**

El Plan Maestro de State Street garantiza un acceso sin obstáculos para los vehículos de emergencia a lo largo de todo el corredor en todo momento. Se mantiene un corredor de acceso de emergencia de 20 pies de ancho libre de obstrucciones. Los bolardos retráctiles al final de cada cuadra permiten el acceso de los vehículos de emergencia en un plazo de 3 a 8 segundos. Los bordillos redondeados permiten que los vehículos de transporte público y las bicicletas se hagan a un lado, mientras que un espacio libre de 3 pies más allá del bordillo proporciona espacio adicional de acceso de emergencia más allá de los 20 pies para los Departamentos de Bomberos y Policía.

El sistema de bolardos puede ser controlado en cualquier momento por los Departamentos de Bomberos y Policía para el acceso de emergencia o patrullas de rutina. La cuadra 400 debe permanecer abierta a los vehículos en todo momento debido a su función como ruta principal de emergencia

entre el centro de la ciudad y las zonas de la calle Cabrillo y el paseo marítimo a través del paso subterráneo de la autopista 101.

La seguridad de los peatones se ve reforzada por cruces más estrechos, líneas de visión más despejadas e infraestructura peatonal visible en todas las intersecciones. Las zonas de acera roja en las esquinas mantienen líneas de visión despejadas entre peatones, ciclistas y vehículos. La iluminación en los cruces y la iluminación a escala peatonal a lo largo del corredor mejoran la seguridad y la visibilidad nocturnas.

### **Servicios, bajadas de pasajeros y acceso de vehículos**

El acceso de vehículos durante la noche en State Street permite operaciones como entregas, recolección de basura, mantenimiento y servicios a los edificios sin interrumpir la actividad peatonal y ciclista durante las horas pico del día. Este horario de acceso brinda a las empresas el acceso operativo que necesitan.

Las operaciones comerciales de carga y descarga, el bajado de pasajeros y las zonas de estacionamiento accesibles para carga tienen prioridad en todas las intersecciones transversales, lo más cerca de State Street. Las zonas de bajada y carga en todas las calles laterales entre las calles Haley y Victoria se extienden hasta la mitad de la manzana e incluyen un mínimo de dos espacios accesibles en cada zona de intersección, idealmente uno a cada lado. Las longitudes y ubicaciones específicas varían según las condiciones existentes en cada calle transversal.

Los lugares de bajada se proporcionan como áreas de apartamiento en cada cuadra de State Street, diseñadas principalmente para la recogida y bajada de pasajeros de vehículos de transporte público. Estas áreas también pueden utilizarse para la recogida y bajada general de pasajeros de vehículos durante las horas en que la calle está abierta al tráfico vehicular, aproximadamente de las 10:00 p. m. a las 8:00 a.m.



Para necesidades operativas fuera del horario de acceso estándar, la ciudad implementará un sistema de citas gestionado. Las empresas o los contratistas podrán coordinarse con el personal de la ciudad para programar un acceso limitado de vehículos durante franjas horarias designadas, asegurando que la actividad vehicular se mantenga minimizada, controlada y predecible, al tiempo que se preserva la seguridad y la usabilidad del corredor.

## Velocidades reducidas

Los carriles de circulación tienen cada uno 3 metros de ancho, lo que mantiene un ancho de carril estrecho que reduce naturalmente la velocidad de los vehículos. Los dos carriles de circulación de 3 metros en direcciones opuestas utilizan diferentes tipos de pavimento para separar las direcciones de circulación. Para dos carriles de 10 pies con separación mínima en un entorno del centro de la ciudad orientado a los peatones, una de 20 mph o menos es apropiada y está en consonancia con las directrices de la NACTO sobre diseño de calles urbanas.

Se espera que todos los usuarios, incluidos el transporte público, los vehículos de servicio y los ciclistas, circulen a velocidades de 20 mph o menos. Este enfoque de carril flexible se aleja de un trazado de calles con carriles segregados y, en su lugar, permite que el corredor ajuste su función con el tiempo, con dos carriles que atienden a diferentes usuarios según la hora del día: ciclistas y transporte público durante las horas pico, vehículos y servicios durante las horas de menor tráfico.

## Accesibilidad

El Plan Maestro de State Street aspira a superar los estándares mínimos de la ADA para crear una experiencia verdaderamente inclusiva para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidades, los adultos mayores y las familias con niños. Las aceras ampliadas, los bordillos redondeados y un carril central de circulación de 20 pies claramente definido crean una organización espacial más clara. Si bien los entornos de calles compartidas sin bordillos pueden presentar desafíos para las personas con discapacidades visuales, los bordillos redondeados proporcionan una transición física y visual entre las áreas peatonales y el carril central de circulación. Las características clave de accesibilidad incluyen: salientes en los bordillos en los cruces para acortar las distancias de cruce; indicadores direccionales (marcas lineales ligeramente elevadas y detectables bajo los pies o con un bastón) que guían a los usuarios con



discapacidad visual; puntos de cruce claramente señalizados con marcas de paso de peatones que cumplen con el MUTCD; zonas de parada en cada cuadra donde se puede realizar la carga y descarga y donde los vehículos de transporte público pueden detenerse para facilitar el abordaje de pasajeros; asientos públicos en cada cuadra; y espacios de estacionamiento accesibles en la calle en una proporción mínima de uno por cada 25 espacios designados en cada frente de cuadra de las calles transversales.

Se añaden señales detectables a lo largo de los límites entre las zonas exclusivas para peatones y las de uso compartido, incluyendo tratamientos de bordes texturados detectables al pisar, colores contrastantes y bordillos redondeados o canaletas. Las señales auditivas en los puntos de cruce definidos pueden alertar a los ciclistas que se acercan cuando hay peatones presentes. Las rejillas para árboles deben cumplir con los requisitos de la ADA con aberturas de no más de 3/32 de pulgada de ancho.

## Iluminación

La iluminación de las calles y las aceras se coloca para mejorar la visibilidad tanto en la calzada como en las zonas peatonales.

La iluminación a escala peatonal crea un ambiente seguro y acogedor por la noche, mientras que la iluminación de los cruces peatonales, incluida la posibilidad de iluminación a nivel del suelo en los cruces, resalta los lugares seguros para cruzar. La eliminación de la vegetación baja existente que antes ocultaba los dispositivos de iluminación aumenta el radio efectivo de la luz a lo largo del corredor.

El diseño de la iluminación mantendrá las vistas del cielo nocturno y maximizará la eficiencia energética. Se da prioridad a las fuentes de luz de bajo consumo y a la energía solar. La iluminación también desempeña un papel en el realce de las características culturales y arquitectónicas clave del corredor, lo que contribuye al ambiente nocturno y a la actividad de la vida nocturna.

## Señalización

La señalización a lo largo de State Street cumple múltiples funciones: orientación, comunicación normativa, representación cultural e identidad visual. Toda la señalización debe consolidarse en los postes o accesorios existentes para reducir el desorden visual y mantener el carácter del corredor.

Cuando se requiera nueva señalización, esta debe ser coherente con el lenguaje de diseño general del paisaje urbano.

La señalización de orientación se actualiza para reflejar nuevos destinos y las distancias en bicicleta o a pie y/o los tiempos de viaje. Se debe proporcionar señalización multilingüe en toda la señalización dirigida al público. Los quioscos informativos en el Distrito Cívico y Comercial ofrecen interpretación cultural e histórica, directorios de negocios e información sobre la programación de eventos.

Los indicadores direccionales, que pueden estar ligeramente elevados, o las marcas lineales detectables bajo los pies o con un bastón, guían a los usuarios con discapacidad visual a lo largo de la ruta peatonal segura y hacia puntos de cruce seguros, de acuerdo con las directrices de la FHWA sobre calles compartidas accesibles.

## Paisajismo

El paisajismo a lo largo de State Street cumple múltiples propósitos interrelacionados: desempeño ambiental, comodidad de los peatones, identidad visual y gestión de aguas pluviales. Las áreas de plantación están estratégicamente para mejorar el entorno peatonal, al tiempo que se mantiene la visibilidad de los escaparates y se respeta la ubicación de los servicios públicos bajo la calle.

Los elementos verdes son más eficaces en las intersecciones, dentro de las áreas designadas de uso público y a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de escaparates activos. Se sugiere que la paleta de plantación consista, en general, en lo siguiente: un 60 por ciento de follaje verde crea una base tranquila, un 30 por ciento de un color de flor dominante proporciona



evita una plantación que incluya una mezcla aleatoria de colores que se perciba como ruido visual y dé una sensación de descuido.

Los colores cálidos, como los rojos, naranjas y amarillos, reducen de manera apreciable el ritmo de los peatones y aumentan el tiempo que pasan en una cuadra, lo que se correlaciona con las ventas minoristas. State Street puede lograr una floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y mediterráneas que complementan la arquitectura colonial española en blanco y terracota, al tiempo que apoyan la ecología y la biodiversidad locales.

Las áreas de paisajismo deben estar a un nivel más bajo que el área de la plaza circundante para funcionar como zonas de biorretención para la recolección de aguas pluviales. Se requieren sistemas de riego que ahorren agua con controladores automáticos y sensores meteorológicos son obligatorios para todos los paisajes

de nueva instalación y renovados, en cumplimiento de la Ordenanza de Paisajismo Eficiente en el Uso del Agua (WELO). Los elementos paisajísticos podrían cumplir una doble función como espacios verdes de juego a lo largo del corredor.

## Aguas pluviales y drenaje

El clima mediterráneo de Santa Bárbara requiere una estrategia de aguas pluviales que aborde tanto el transporte como la calidad del agua. El Plan Maestro de State Street ofrece la oportunidad de mejorar significativamente la calidad del agua que se drena hacia Mission Creek y Laguna Creek, de conformidad con el Manual de Orientación de Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la Ciudad de Santa Bárbara.

La elevación más alta del área de estudio se encuentra en el noroeste y el agua generalmente se drena hacia el



sureste hacia Mission Creek y Laguna Creek. La mayor parte del área de estudio se encuentra dentro de la cuenca de Mission Creek. Al norte de la calle Carrillo, las cuadras 1000-1200 de State Street se encuentran dentro de la cuenca hidrográfica de Laguna Creek. Las escorrentías existentes en State Street se canalizan principalmente a través de la propia calle. Las aceras y la calzada con peralte se inclinan hacia el bordillo y la cuneta de seis pulgadas, que dirigen el agua hacia los sumideros al final de la manzana y la transportan a través de alcantarillas de drenaje pluvial.

Además de las precipitaciones en la calle State, las corrientes de aguas pluviales que llegan a la calle State provienen de dos áreas «afuentes» adicionales.

El primer afluente es la zona de las calles transversales a una cuadra al noreste de State Street, que drena desde Anacapa Street hacia State Street. Muchas de las calles transversales no cuentan con sumideros, por lo que la escorrentía fluye hacia State Street.

El segundo afluente proviene de los edificios adyacentes. La mayoría de los edificios adyacentes cuentan con bajantes internos que descargan principalmente a través de desagües en el bordillo. Esto es así en los edificios adyacentes a State Street y en los edificios a lo largo de las calles laterales adyacentes.

La escorrentía de aguas pluviales se drena hacia el alcantarillado pluvial y luego hacia los arroyos Mission y Laguna sin ningún tratamiento de calidad del agua. La reconstrucción de State Street brinda una oportunidad para mejorar la calidad del agua que se drena hacia estos arroyos, de acuerdo con el Manual de Orientación de Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la Ciudad de Santa Bárbara. Los contaminantes suelen ser arrastrados de los techos, las calles y las aceras durante la «primera descarga» de la lluvia. Capturar e infiltrar esta escorrentía en el suelo protege la calidad del agua en nuestros arroyos y océanos y puede reducir la escorrentía general y los impactos asociados a las inundaciones

Para el diseño de State Street, se instalarán desagües en zanjas a lo largo de la calle para capturar la escorrentía superficial, mientras que los pavimentos permeables permitirán que el agua se infiltre en un reservorio de tres pies de profundidad debajo de la calle. Los bordillos ayudan a dirigir el flujo, lo que favorece un drenaje eficiente y protege la calzada y el área peatonal. El Paseo de State Street propone desagües pluviales subterráneos dimensionados para manejar los caudales de drenaje existentes, con tuberías de entre 36 y 42 pulgadas según las condiciones existentes.

Las mejores prácticas de gestión (BMP) de calidad del agua aplicables al rediseño incluyen: áreas de biorretención (zonas ajardinadas que recogen, ralentizan e filtran las aguas pluviales); pavimentos permeables (que reducen la escorrentía de aguas pluviales, aunque requieren un mantenimiento adicional); y celdas de suelo (sistemas modulares subterráneos que sostienen los espacios de la plaza en la superficie y crean espacio para la infiltración de y la infiltración de aguas pluviales por debajo).

El objetivo es que todas las manzanas capten todo el volumen de agua de la vía pública e identifiquen dónde existe capacidad adicional para tratar la escorrentía de las parcelas adyacentes. Esto podría aliviar los requisitos de tratamiento de la calidad del agua para las parcelas adyacentes y permitir la implementación de un programa alternativo de cumplimiento de aguas pluviales que facilitaría una posible reurbanización para abordar las necesidades de vivienda.

El objetivo de este análisis es proporcionar una orientación conceptual que guíe la elaboración del presupuesto y la toma de decisiones futuras. A medida que los bloques avancen hacia el diseño y la implementación, se necesitarán análisis adicionales basados en el diseño específico de cada bloque.



## Sostenibilidad

El Plan Maestro de State Street se alinea con el Plan de Acción Climática de la ciudad de Santa Bárbara y su objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2035. El Plan Maestro de State Street integra estrategias de sostenibilidad integrales que abordan el transporte, el agua, la energía, la naturaleza y la salud.

La sostenibilidad del transporte se promueve a través de infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público; la recarga de vehículos eléctricos en estacionamientos adyacentes; y programas para aumentar la participación del transporte activo al 6 por ciento para 2030 y al 10 por ciento para 2035. El plan apoya un aumento en la participación del transporte público al 7 por ciento para 2030 y al 8 por ciento para 2035.

Las estrategias de sostenibilidad ambiental incluyen aumentar la cobertura arbórea para dar sombra al 70 % de las superficies

impermeables la creación de corredores para polinizadores utilizando plantas nativas de California, la reducción del uso de agua al aire libre mediante plantaciones nativas y adaptadas al clima, la implementación de para la gestión de aguas pluviales y la utilización de materiales con un alto Índice de Reflectancia Solar (SRI) para reducir el efecto isla de calor urbano. El plan tiene como objetivo un distrito de energía neta cero alimentado por energía solar distribuida.

El secuestro de carbono se promueve mediante la ampliación de la plantación de árboles en las calles y las celdas de suelo, el uso de materiales de construcción con bajas emisiones de carbono (incluido el concreto de bajas emisiones de carbono y la madera maciza), y la exploración del biocarbón y los materiales de base biológica. La ciudad tiene como objetivo lograr el mayor secuestro de carbono posible dadas las limitaciones y los servicios del corredor.

## Servicios públicos

Bajo State Street se encuentran varios servicios públicos, incluidos sistemas de propiedad municipal (agua, alcantarillado sanitario, alcantarillado pluvial) y sistemas de propiedad privada (electricidad, gas, fibra óptica, telecomunicaciones). La ubicación de estos servicios públicos tiene un impacto significativo en el tipo y ubicación de los servicios y mejoras. Los servicios públicos requieren acceso para su mantenimiento y reparación, lo que limita la construcción permanente con cimientos subterráneos sobre las líneas principales de los servicios.

La mayoría de las líneas principales de servicios públicos se encuentran en la mitad oriental de la calzada existente. Todos los elementos de equipamiento y mejoras ubicados sobre las líneas principales de servicios públicos deben ser móviles para mantener el acceso para mantenimiento o reparaciones. Los elementos aceptables incluyen mobiliario móvil (mesas y sillas), mobiliario fijo montado en superficie

(bancos, macetas, quioscos independientes y elementos de juego temporales o móviles).

La construcción del Plan Maestro de State Street ofrece a los proveedores de servicios públicos, tanto públicos como privados, la oportunidad de modernizar los servicios públicos existentes. La coordinación con los proveedores de servicios públicos para realizar las mejoras al mismo tiempo que la construcción reducirá los costos y minimizará interrupciones. La instalación de conductos vacíos en ubicaciones estratégicas facilitará el aumento de la capacidad de los servicios públicos en el futuro, y la consolidación de los servicios compatibles en una zanja conjunta, o «utilidor», reducirá los conflictos con los árboles y las instalaciones públicas, además de facilitar el mantenimiento y las reparaciones y minimizar las molestias. También se debería considerar la posibilidad de aumentar el número de válvulas de aislamiento en cada intersección.

Se debe explorar más a fondo un análisis de alternativas durante la fase de planificación de la construcción para evaluar la viabilidad de reubicar los servicios públicos a calles adyacentes, como las calles Anacapa y Chapala. Hacerlo reduciría la probabilidad de que futuros trabajos de reparación perturben los negocios de la calle State. Sin embargo, la reubicación de los servicios públicos representa una tarea significativa. Trasladar las líneas de servicios públicos a calles adyacentes requeriría un gasto de capital sustancial, y los propietarios a lo largo de la calle State enfrentarían costos adicionales asociados con la reubicación de sus conexiones de servicio individuales. Estas implicaciones financieras deberán sopesar cuidadosamente frente a los beneficios a largo plazo de una menor interrupción del tráfico antes de determinar el enfoque preferido. Un análisis exhaustivo de costos y beneficios, elaborado en coordinación con los proveedores de servicios públicos y los propietarios afectados, será un paso importante para avanzar en esta decisión durante la siguiente fase del proyecto.

## Baños públicos

La provisión de baños de uso público a lo largo de State Street es un componente importante para crear un entorno peatonal acogedor y funcional. Cada distrito a lo largo del corredor presenta una oportunidad para incorporar instalaciones sanitarias permanentes y bien diseñadas que den servicio a toda la variedad de visitantes, compradores, comensales y asistentes a eventos que dan vida a la calle durante el día y la noche.

La instalación de baños públicos a lo largo de State Street requerirá la coordinación entre la ciudad, los propietarios y los posibles operadores privados para identificar ubicaciones adecuadas dentro de cada distrito que sean accesibles, visibles y de tamaño adecuado. Las instalaciones deben integrarse cuidadosamente en el paisaje urbano o en los edificios adyacentes para evitar una apariencia utilitaria y diseñarse para cumplir con las normas de accesibilidad de la ADA.

Una gestión eficaz es esencial para garantizar que los baños se mantengan limpios, seguros y acogedores para todos los usuarios. Las mejores prácticas de otras ciudades demuestran que los modelos de baños con personal, en los que un encargado a tiempo parcial está presente durante las horas pico, mejoran significativamente la limpieza, reducen el vandalismo y crean una sensación de seguridad que fomenta su uso por parte del público en general. Las unidades de baños automáticos con autolimpieza y temporizadores de uso son otro enfoque probado para las horas de menor afluencia. Los programas de mantenimiento regulares, la iluminación adecuada y las líneas de visión claras desde la calle contribuyen a que los baños se sientan seguros y se utilicen de manera apropiada.

Las ubicaciones y los detalles para proporcionar baños públicos adicionales a lo largo de State Street

deberán evaluarse más a fondo antes de que se puedan completar los detalles de diseño para este uso.

## Eventos y festivales

El diseño del Plan Maestro de State Street está concebido para estar listo para eventos desde el primer día. Se prevé que el Distrito Cívico y se concibe como el principal escenario de Santa Bárbara para mercados, festivales y celebraciones comunitarias. La plaza flexible y la plantación mínima a nivel del suelo permiten una amplia gama de eventos, desde mercados de agricultores semanales y ferias de arte hasta grandes festivales de temporada y celebraciones cívicas.

La equidad y la inclusividad son fundamentales para el programa de eventos. Hacer que State Street sea acogedora para todos significa eliminar las barreras económicas y culturales que impiden la participación en la calle. Se debe dar prioridad a los usos de bajo costo o sin costo, incluyendo asientos públicos, arte público,



fuentes, elementos de juego y eventos públicos, deben priorizarse junto con la programación de pago. La ciudad debe simplificar la obtención de permisos para pequeñas actuaciones, artistas callejeros y actividades pop-up, y permitir espacios comerciales pop-up, vendedores ambulantes y food trucks a través de un programa de permisos para eventos.

## Vida nocturna

La vida nocturna de State Street es un componente fundamental de la vitalidad y el dinamismo económico del corredor. El diseño fomenta una actividad nocturna acogedora a través del diseño físico y los protocolos operativos.

Las autoridades de seguridad pública pueden autorizar el cierre temporal de cuadras específicas durante las horas pico de actividad nocturna para mejorar la seguridad de los peatones y apoyar los eventos públicos. El sistema de bolardos permite cierres cuadra por cuadra según sea necesario, y el horario de funcionamiento nocturno (después de las 10 p. m. permite el acceso de vehículos de reparto y servicio sin crear conflictos con el horario diurno de prioridad peatonal.

Las cuadras con una vida nocturna significativa, como las del Distrito de Entretenimiento con bares y restaurantes animados, pueden funcionar de manera diferente para fomentar un comportamiento seguro, restringiendo potencialmente el tráfico de vehículos hasta después del cierre de los locales nocturnos. Esta flexibilidad operativa es una ventaja clave del sistema de bolardos retráctiles, que puede ser configurado por el Departamento de Policía en tiempo real según lo requieran las condiciones.

El diseño de la iluminación, los asientos cómodos y un espacio público acogedor favorecen un uso nocturno seguro y agradable uso nocturno. La iluminación a escala peatonal y la iluminación de los cruces peatonales crean un entorno nocturno que se siente seguro para una variedad de usuarios.

## Oportunidades futuras de vivienda

La ciudad de Santa Bárbara ha previsto 8.001 nuevas unidades de vivienda para 2030 en el marco de su Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA). El núcleo del centro de la ciudad, donde ya existen servicios, comodidades y una zonificación de mayor densidad, debería dar cabida a una parte significativa de este crecimiento, con una expectativa y apoyo para 1,000–2,000 nuevas unidades en el área del Plan Maestro.

Las oportunidades clave de reurbanización incluyen el centro comercial Paseo Nuevo, que podría generar más de 100 unidades, y los estacionamientos del centro de propiedad de la ciudad, que ofrecen potencial para viviendas en una amplia gama de niveles de ingresos. La reurbanización de los terrenos controlados por la ciudad puede traer un aumento sustancial de la vivienda en el centro, sumando residentes y actividad diaria al corazón del corredor. Las mejoras de la infraestructura de servicios públicos deben coordinarse con el



para respaldar el crecimiento residencial y comercial previsto, con el objetivo de ampliar la capacidad de manera proactiva. Con unidades de vivienda adicionales y un uso de mayor intensidad en el centro de la ciudad, la infraestructura de transporte público y para bicicletas que conectan con otras zonas de la ciudad cobran una importancia fundamental. La inversión en infraestructura para bicicletas, la circulación del transporte público y la conectividad peatonal respalda directamente el objetivo de reducir el tráfico vehicular que, de otro modo, acompañaría a un crecimiento significativo de la vivienda.

El Plan Maestro de State Street está diseñado para respaldar el aumento de la capacidad de vivienda.

### Desarrollo económico

State Street es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de State Street respalda el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programación y marcos operativos que atraen a visitantes, apoyan a los negocios existentes y crean nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad de comedores al aire libre, mediante la eliminación de los parklets y la creación de nuevos espacios de patio donde sea factible, aumenta el número de asientos en los restaurantes y la vitalidad a lo largo de la calle. La programación y el diseño que atraen a familias, adultos mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, impulsando un mayor tráfico peatonal hacia los negocios a lo largo de todo el corredor.

Los servicios de bajo costo o gratuitos, como asientos públicos, arte, fuentes, elementos de juego y eventos públicos, hacen que State Street sea accesible a una amplia gama de



niveles económicos y eliminan las barreras para la interacción con la calle. Facilitar la obtención de permisos para pequeñas actuaciones, artistas callejeros y actividades pop-up atrae a un espectro económico y cultural más amplio de visitantes. Los vendedores ambulantes, camiones de comida y los espacios comerciales temporales podrían aportar nueva actividad y energía emprendedora al corredor.

Al ampliar la variedad de actividades, servicios y públicos a los que da cabida la calle, el diseño del Plan Maestro de State Street crea las condiciones necesarias para una economía del centro de la ciudad resiliente, capaz de adaptarse a la naturaleza cambiante del comercio minorista, la hostelería y la vida cívica.

6

DRAFT

# 6

## IMPLEMENTACIÓN

**La implementación del Plan Maestro de State Street es un esfuerzo a largo plazo que requerirá inversión sostenida, liderazgo decisivo y participación continua de la comunidad.**

A lo largo de su historia, Santa Bárbara ha demostrado la capacidad de imaginar la ciudad que quiere ser y hacer realidad esas visiones. Este capítulo de Implementación establece las herramientas, estrategias y próximos pasos necesarios para avanzar en la visión del Plan Maestro de State Street.

DRAFT

## **COSTOS DE CAPITAL ASOCIADOS A LA CONSTRUCCIÓN DEL « »**

Hay una serie de factores que influirán en los costos de capital para la construcción del Paseo de State Street, entre ellos las decisiones sobre las fases de ejecución, la plantación de árboles y los sistemas de gestión de aguas pluviales, la selección de materiales para el pavimento y la coordinación de los servicios públicos.

### **Fases y alcance de la construcción**

La construcción se beneficia de las economías de escala. Completar el rediseño en menos fases, pero de mayor envergadura, reduce los costos de movilización, mejora la eficiencia de los materiales y la mano de obra, y limita la infraestructura de construcción temporal requerida en cada etapa. La inflación también aumentará los costos de las fases que se pospongan más en el futuro, lo que refuerza el valor de pasar de manera eficiente de la planificación a la construcción.

### **Aguas pluviales y almacenamiento de agua subterránea**

El Plan Maestro prevé la instalación de celdas de suelo subterráneas debajo de las zonas peatonales para sustentar árboles de calle sanos y de larga vida. Las mejores prácticas requieren un mínimo de 800 a 1,000 pies cúbicos de suelo sin compactar por árbol para sustentar el crecimiento de las raíces. Las celdas de suelo también favorecen la infiltración de aguas pluviales y el tratamiento de la calidad del agua. Si bien son más

costosas que las jardineras tradicionales o las instalaciones de biorretención, estos sistemas son esenciales para alcanzar los objetivos de cobertura arbórea del Plan Maestro, incluyendo dar sombra al 70 por ciento de las superficies impermeables y permitir los espacios flexibles de plazas que definen el Distrito Cívico y Comercial.

Un programa alternativo de cumplimiento de normas de aguas pluviales ofrecería una vía para que los proyectos de reurbanización cumplan con los requisitos de aguas pluviales posteriores a la construcción de la ciudad fuera del sitio. En el marco de un programa de cuotas sustitutivas, la ciudad podría construir un proyecto centralizado de gestión de aguas pluviales, al que los desarrolladores podrían optar por adherirse, en lugar de instalar medidas de control de aguas pluviales individualmente en cada parcela. Aunque supone una inversión de capital inicial, este tipo de proyecto podría ayudar a catalizar el desarrollo de viviendas en el centro de la ciudad y proporcionar una vía flexible para que las empresas y los propietarios de edificios cumplan con los requisitos de aguas pluviales.

### **Materiales de pavimentación**

El Plan Maestro propone una gama de pavimentos duraderos y permeables que sean coherentes con el patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara. Los materiales de alta calidad, los adoquines de hormigón, la piedra natural o el ladrillo, dispuestos en un patrón coherente, mejoran la experiencia de los peatones y refuerzan el carácter distintivo del corredor. El Distrito Cívico y (manzanas 700–900) tiene como objetivo

utilizar un material de pavimento diferenciado para crear un mayor sentido de pertenencia en el corazón del centro de la ciudad. Estos materiales tienen costos iniciales más elevados que el concreto moldeado en el lugar, pero ofrecen durabilidad a largo plazo y coherencia estética con el distrito histórico de El Pueblo Viejo.

### **Coordinación de servicios públicos**

La construcción del Paseo de State Street ofrece una oportunidad crucial para modernizar los servicios públicos subterráneos obsoletos, incluyendo agua, alcantarillado, desagüe pluvial, electricidad, gas y telecomunicaciones, al mismo tiempo que la reconstrucción de la calle. La coordinación con los proveedores de servicios públicos durante la construcción reduce las interrupciones a largo plazo para los negocios y evita futuras excavaciones en la calle. La colocación estratégica de conductos vacíos y la consolidación de servicios públicos compatibles en una zanja conjunta (utilidor) simplificará el mantenimiento futuro. Se debe realizar un análisis de alternativas durante el diseño para evaluar la viabilidad de reubicar los servicios públicos a las calles Anacapa y Chapala, lo que reduciría las futuras interrupciones del servicio en State Street.

### **Costo total estimado del proyecto**

Distrito cívico y comercial: Se propone que estas cuadras cuenten con un pavimento duro con un mínimo de ajardinamiento para maximizar la flexibilidad para eventos, mercados y reuniones comunitarias, con una gran avenida arbolada a cada lado de la calle. Este es el tipo de manzana más intensivo y costoso, lo que refleja la gran cantidad de celdas de suelo necesarias para la salud de los árboles y la gestión de la calidad del agua, así como la superficie ampliada de pavimento permeable de alta calidad en la plaza.

Distritos de las artes y el entretenimiento: Estas cuadras combinan áreas pavimentadas con zonas ajardinadas, lo que les da un carácter más suave con ladrillos extendidos como configuración de la acera.

El equipo de ingeniería civil aún está evaluando el costo típico actual por bloque, pero las estimaciones iniciales indican que cada bloque de State Street podría costar aproximadamente entre 6 y 8 millones de dólares.

## ESTRATEGIA DE FASES DEL PLAN MAESTRO DE

El Plan Maestro de State Street se implementa en tres fases, cada una de las cuales se basa en la anterior. La Fase 1 se centra en la activación a corto plazo, los programas piloto, la evaluación de la planificación y la infraestructura crítica que puede llevarse a cabo con los fondos disponibles. La Fase 2 ofrece las mejoras de capital emblemáticas

—la reconstrucción del Paseo de State Street, el sistema de aguas pluviales y la infraestructura de transporte público— que definirán State Street para la próxima generación. La Fase 3 consolida los logros, extiende las mejoras a todo el corredor y establece los marcos institucionales y financieros a largo plazo para la administración continua.

ENFOQUE	FASE 1 (AÑOS 1-3)	FASE 2 (AÑOS 4-6)	FASE 3 (7.º A 10.º CURSO)
Proyectos de infraestructura	Proyectos piloto de ampliación de aceras; señalización; iluminación del paseo; infraestructura de bolarlos	Reconstrucción del Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900); sistema de aguas pluviales;	Entrada de la manzana 1200; reconstrucción del Distrito de las Artes (manzanas 1000-1300)
Programación	Evaluación y puesta en marcha de la Zona de Entretenimiento; licencias para artistas callejeros; mercados semanales; instalaciones artísticas	Calendario anual de festivales; programa de incubadora de artes; ciclo de cine al aire libre; campañas de captación de empresas	Dotación para la programación; estrategia de eventos durante todo el año
Políticas y regulaciones	Modificaciones de zonificación; ordenanza de mantenimiento de propiedades; normas sobre mobiliario de comedor al aire libre; programa de máquinas expendedoras; plan de financiamiento a largo plazo; cambio de ordenanza para las tasas de impacto urbanístico, actualización del	Ampliación del distrito de tasación de propiedades; fondo sustitutivo de aguas pluviales	Reinversión de los ingresos por estacionamiento

	Título 31		
Desarrollo económico	Subvenciones para la revitalización de locales comerciales; agilización de la concesión de permisos; asistencia técnica a pequeñas empresas	Captación de comercios minoristas; estrategia de inquilinos ancla; incentivos para la conversión de oficinas en viviendas	Ampliación del distrito de mejora comercial; reinversión del impuesto hotelero
<b>Costo estimado</b>	8–10 millones de dólares (capital municipal + subvenciones)	30–50 millones de dólares (bonos + fondos estatales/federales)	20–30 millones de dólares (TIF + inversión privada)

### Fase 1: Activación y estabilización (años 1-3)

La Fase 1 aprovecha el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y pone a prueba los conceptos de diseño que guiarán la reconstrucción a largo plazo, además de obtener financiamiento para el diseño final. Las características definitorias de la Fase 1 son la rapidez, la visibilidad, la reversibilidad y la financiación: las inversiones se realizan rápidamente, a la vista del público y en formatos que pueden perfeccionarse.

#### Enfoque de diseño

Las cuadras 700 a 900 (de Ortega a Carrillo) son la zona prioritaria para las mejoras físicas. El diseño «flexible» de la calle, que amplía las aceras para que la calle se perciba como una zona de solo 20 pies, puede prototiparse con materiales temporales antes de la reconstrucción permanente en la Fase 2. Los bolardos retráctiles permitirán dar prioridad a los peatones durante el día (de 10:00 a. m. a 10:00 p. m.) y el acceso de vehículos durante la noche (de 10:00 p. m. a 10:00 a. m.), una configuración que puede evaluarse utilizando los datos del periodo piloto. Los proyectos y acciones clave de la Fase 1 incluyen:

- » Mejoras en la señalización de orientación y la iluminación del paseo
- » Continuación del servicio de transporte State Street Loop y evaluación de la ampliación del servicio (solicitud de propuestas para un operador a largo plazo)

- » Lanzamiento oficial del Distrito del Entretenimiento con un programa de licencias para artistas callejeros
  - » Estudio de viabilidad del cumplimiento de las normas de aguas pluviales para las cuadras 700–900 (en paralelo con el diseño)
  - » Paradas de bicitaxis, paradas de autobuses eléctricos, señalización de orientación y conexiones accesibles
  - » Lanzamiento del programa de subvenciones para la mejora de los negocios
  - » Instalación de infraestructura de bolardos para permitir cierres temporales seguros
  - » Ampliaciones de las aceras en el Distrito Cívico y Comercial, ya sea con pintura o con material de entarimado similar al de las plataformas para bicitaxis en la manzana 500 de State Street.
  - » Posible emisión de bonos para financiar la infraestructura de las fases 2 y 3
  - » Adopción de un plan de financiamiento a largo plazo: ampliación del distrito de tasación de propiedades, programa de reinversión de impuestos hoteleros, política de reinversión de ingresos por estacionamiento; financiamiento a largo plazo para el mantenimiento
  - » Se establece un fondo de dotación para la programación de State Street (a través de donaciones, derechos de denominación y asociaciones público-privadas)
- En el Apéndice A se pueden encontrar proyectos de transición adicionales, todos los cuales podrían llevarse a cabo durante la Fase 1.

## Fase 2: Reconstrucción e inversión (años 4-6)

La Fase 2 lleva a cabo las mejoras de capital transformadoras que constituyen el núcleo del Plan Maestro. Esta fase requiere el mayor compromiso financiero y la gestión de la construcción más compleja, pero también produce los cambios físicos duraderos que definirán la identidad de State Street. La Fase 2 implementará una estrategia de secuencia de construcción bloque por bloque para mantener negocios accesibles, con el apoyo de un programa específico de asistencia empresarial y una sólida comunicación.

### **Proyecto emblemático**

El Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900, de la calle Ortega a la calle Carrillo) se reconstruirá como un espacio cívico de primer nivel. El sistema de aguas pluviales paralelo recogerá la escorrentía a través de una red en la vía pública, financiada en parte por un programa de contribución sustitutiva que permite a los propietarios de inmuebles participar en el sistema público compartido en lugar de construir instalaciones individuales de aguas pluviales.

- » Reconstrucción integral del paisaje urbano del distrito cívico y comercial (manzanas 700–900): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, alumbrado y mobiliario adicional (por ejemplo, elementos de juego, infraestructura flexible para eventos)
- » Sistema de recolección de aguas pluviales (manzanas 700–900): captación en la vía pública, elementos de biorretención,
  - » Reconstrucción total del paisaje urbano del Distrito de Entretenimiento (manzanas 400-600): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, iluminación y mobiliario adicional (p. ej.,)
  - » Reconstrucción completa del paisaje urbano del Distrito de Entretenimiento (manzanas 400-600): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, iluminación, mobiliario adicional (p. ej., elementos de juego, infraestructura flexible para eventos)
- » Estrategia de captación de inquilinos principales
- » Fondo de incentivos para atraer comercios minoristas con un programa de permisos acelerados (Ciudad + DSBA)
- » Conversión de los estacionamientos de la ciudad en espacios de uso mixto, incluyendo estacionamiento y nuevas unidades de vivienda

### **Fase 3: Sostenibilidad y conexión (años 7-10)**

La Fase 3 extiende los beneficios del Plan Maestro a todo el corredor de State Street y el centro de la ciudad circundante, establece marcos institucionales a largo plazo y posiciona a Santa Bárbara como un destino cultural regional.

La Fase 3 alinea las inversiones principales con eventos emblemáticos, incluyendo los puntos fuertes existentes de Santa Bárbara en las artes, las representaciones cinematográficas y la gastronomía.

- » Mejoras en el paisaje urbano del Distrito de las Artes (manzanas 1000-1200), incluyendo mejoras para los peatones, activación del paseo y nuevo paisajismo
- » Establecimiento de uno o varios puntos de referencia culturales permanentes a lo largo del corredor de State Street (por ejemplo, un mercado cubierto)
- » Informe de seguimiento anual y ciclo de actualización del plan quinquenal iniciado por la DSBIA y la ciudad
- » Fondo de subvenciones para fachadas

DRAFT

## PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL PLAN MAESTRO DE STATE STREET

Los siguientes proyectos representan las principales inversiones de capital y programáticas del Plan Maestro de State Street. Cada proyecto se cruza con su fase de implementación, la agencia líder y la fuente principal de financiamiento.

### Reconstrucción del Paseo de State Street (manzanas 400-1300)

Todo el Paseo de State Street contará con un diseño unificado que podrá adaptarse para servir como espacio de reunión para peatones, comedor al aire libre, mercados, espectáculos y acceso limitado para vehículos.

- » Sistema de bolardos retráctiles: prioridad peatonal durante el día (10:00 a. m.-10:00 p. m.); acceso de vehículos durante la noche (10:00 p. m.-10:00 a. m.)
- » Mobiliario urbano: asientos móviles, estructuras de sombra, fuentes y elementos de juego para niños
- » Ampliación de la cubierta arbórea, especialmente en el distrito cívico y comercial
- » Programa de arte público integrado en el diseño del pavimento y en los puntos clave
- » Fase: 2 (diseño en la Fase 1; construcción en los años 4 a 6)

Las cuadras 700 a 900, que conforman el Distrito Cívico y Comercial, representan la máxima prioridad de inversión. Este tramo tiene como puntos de referencia el Paseo Nuevo, el Ayuntamiento, la Casa de la Guerra y la Plaza de la Guerra, pero actualmente carece de la animación nocturna que caracteriza a los Distritos de Entretenimiento y de las Artes. La revitalización de este tramo central es esencial para conectar los dos extremos del corredor y consolidar a State Street como el principal lugar de reunión cívica de Santa Bárbara.

Hay dos opciones de fases disponibles dependiendo de la financiación:

- » Fase completa del Distrito de Entretenimiento y del Distrito Cívico y Comercial (manzanas 400–900): desde la calle Carrillo hasta la manzana 400 de State Street. Costo estimado de diseño y construcción: 60 millones de dólares (sin incluir las mejoras de drenaje fuera del sitio).
- » Fase prioritaria del distrito cívico y comercial (solo manzanas 700–900): La estrategia recomendada a corto plazo para lograr el mayor impacto. Es posible que se requieran mejoras en el alcantarillado pluvial en las manzanas 400–600 antes de la construcción en la manzana 700. Costo estimado de diseño y construcción: 30–40 millones de dólares (sin incluir mejoras de drenaje fuera del sitio).

Las fases posteriores abordarían el Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300) tras la finalización del análisis de drenaje de la cuenca del arroyo Laguna y la financiación de la construcción.

### **Sistema de cumplimiento de aguas pluviales (manzanas 700-900)**

Las cuadras 700–900 de State Street carecen actualmente de un sistema de alcantarillado pluvial, lo que plantea un desafío normativo y de infraestructura para los nuevos desarrollos y las mejoras del paisaje urbano. El Plan Maestro propone un sistema público compartido de captación de aguas pluviales financiado mediante una combinación de capital municipal, subvenciones estatales y un programa de contribuciones sustitutivas.

- » Análisis de viabilidad en curso (autorizado en octubre de 2025 por el Concejo Municipal)
- » Fondo sustitutivo: las empresas contribuyen a un sistema compartido en lugar de construir instalaciones individuales en sus instalaciones
- » Costo estimado (en proceso de evaluación): 5–10 millones de dólares (diseño y construcción del sistema); el fondo de compensación cubre entre 2 y 5 millones de dólares del costo total
- » El sistema podría ampliarse para incluir las 500-600 cuadras de State Street si se considera factible
- » Fase: 2 (viabilidad en la Fase 1; construcción simultánea con el Distrito Cívico y Comercial)

### **Servicio de transporte State Street Shuttle**

El State Street Loop, lanzado como un proyecto piloto de seis meses en colaboración con Friends of State Street y Sweep Inc., ofrece transporte gratuito a lo largo de State Street desde el Waterfront hasta el Arts District en State Street. Los datos de pasajeros del proyecto piloto, incluyendo un notable uso por parte de personas con discapacidad, han demostrado la demanda de un servicio de transporte permanente.

- » Acción inmediata: solicitud de propuestas para un operador de servicio de transporte a largo plazo (Fase 1)
- » Tipo de vehículo: lanzadera eléctrica, vehículos al aire libre o tipo carrito de golf; programa de bicitaxis como opción complementaria
- » Financiamiento: reinversión de impuestos de hoteles (TOI), patrocinio privado; asociación con MTD
- » Horario de servicio: diario, desde el Waterfront hasta el Distrito de las Artes; horario ampliado de temporada para eventos importantes; evaluar la frecuencia para garantizar que el servicio de transporte opere regularmente con tiempos de espera inferiores a 10 minutos
- » Se requieren normas de accesibilidad de la ADA para todos los vehículos
- » Fase: 1–2 (piloto en curso; programa permanente años 2–4)

### **Programa de activación e iluminación de los paseos**

Los 16 paseos históricos de State Street son uno de sus activos más distintivos, callejones íntimos que conectan State Street con calles paralelas y se abren a patios y escaparates inesperados. Este programa transformará los paseos poco iluminados y subutilizados en extensiones animadas y seguras de la experiencia de State Street.

- » Instalación de guirnaldas de luces en los paseos prioritarios (DSBIA, Fase 1)
- » Diseño de pavimento con arte en asfalto en las entradas clave de los paseos (Fase 1)
- » Activación de locales comerciales y restaurantes en la planta baja en espacios adyacentes a los paseos
- » Ampliación de la red de cámaras de seguridad (DSBIA)
- » Programa de licencias para tiendas y galerías pop-up
- » Actualización del paisajismo
- » Fase: 1–2

## Dinamización de los escaparates y captación de negocios

Es esencial una estrategia proactiva de desarrollo económico, basada en programas de incentivos, agilización de permisos y captación selectiva.

- » Subvención para la activación comercial de State Street o programa de préstamos rotativos: hasta 50 000 dólares por negocio para mejoras en los locales, renovación de fachadas, señalización y acondicionamiento; administrado por la ciudad y la DSBIA
- » Programa de tramitación acelerada de permisos: equipo de revisión dedicado a nuevos proyectos de tiendas y restaurantes en State Street (plazo objetivo de 30 días desde la presentación completa de la solicitud)
- » Licencias para tiendas pop-up: licencias de bajo costo y a corto plazo para quioscos y vendedores temporales
- » Captación de inquilinos clave: viviendas, espacios artísticos, de entretenimiento y culturales en ubicaciones estratégicas (p. ej., espacios en pisos superiores, locales comerciales grandes desocupados)
- » Fase: 1–3 (en curso)

## Mejoras en la seguridad pública y la limpieza

La seguridad pública es un requisito previo para la vitalidad económica. En todos los planes comparables estudiados, las inversiones en seguridad y limpieza se priorizaron antes de las mejoras de infraestructura o de forma simultánea a estas.

- » Ampliación del programa de embajadores: aumento de las patrullas diurnas y nocturnas en State Street y los paseos; evaluar el programa existente y la posibilidad de que la gestión del programa recaiga en la DSBIA o se realice conjuntamente con el Ayuntamiento y la DSBIA
- » Instalación y monitoreo de una red de cámaras de seguridad (DSBIA + Departamento de Policía de Santa Bárbara)
- » Control regular de la velocidad de las bicicletas eléctricas (en curso)
- » Actividades de divulgación y servicios coordinados para personas sin hogar en colaboración con los servicios sociales del condado
- » Mejora de las instalaciones de baños públicos integradas en el diseño del Paseo de State Street, con la opción de explorar y gestionar instalaciones de baños temporales hasta que se complete el diseño permanente
- » Fase: 1–2

## ESTRATEGIA DE FINANCIAMIENTO

El Plan Maestro de State Street requiere una estrategia de financiamiento diversificada y de múltiples niveles que combine el capital de la ciudad con subvenciones estatales y federales, inversión privada, ingresos de distritos de recaudación y nuevos mecanismos de financiamiento. El horizonte de inversión de 15 años del plan requiere crear y mantener múltiples fuentes de financiamiento en paralelo. Actualmente, la ciudad enfrenta un déficit presupuestario de 8,7 millones de dólares en 2026 y de 14,6 millones de dólares en 2027, lo que hace que sea especialmente urgente actuar con prontitud en busca de fuentes de ingresos alternativas y solicitudes de subvenciones especialmente urgente. La siguiente tabla incluye múltiples opciones de financiamiento para el Plan Maestro de State Street.

### Medidas prioritarias de financiación (inmediatas)

- » Presentar la solicitud de subvención del Programa de Transporte Activo (ATP) para la reconstrucción del Paseo de State Street antes del próximo ciclo de financiamiento
- » Solicitar la subvención federal RAISE para la reconstrucción del Paseo de State Street (en coordinación con el Distrito 5 de Caltrans)
- » Iniciar una sesión de estudio del Concejo Municipal sobre la formación de la Autoridad de Desarrollo del Centro y el

- » Ampliar los límites de la evaluación de propiedades de la DSBA y renovar el plan de evaluación quinquenal
- » Negociar un acuerdo de reinversión del impuesto hotelero (TOT) para el servicio de transporte State Street Shuttle y la programación de eventos
- » Solicitar la subvención de la Asociación para el Legado de la Recreación al Aire Libre para elementos de plazas y parques en el Paseo de State Street
- » Establecer la Subvención para la Activación Comercial de State Street o un fondo de programa de préstamos rotatorios utilizando la asignación del CDBG

### Autoridad de Desarrollo del Centro

La creación de una Autoridad de Desarrollo del Centro (DDA) podría proporcionar una importante financiación a largo plazo para este plan. Una DDA puede captar el incremento de impuestos generado por el aumento del valor de las propiedades, emitir bonos contra ese incremento y dirigir el capital hacia infraestructura y desarrollo catalítico que de otra manera no se produciría.

### Cronograma de la DDA

Sesión de estudio del Concejo Municipal (Fase 1, Año 1) →  
Plan de formación y estudio de límites (Años 1–2) →  
Audiencia y aprobación del Concejo (Años 2–3) → Primera emisión de bonos  
(Años 4-5, alineada con el programa de capital de la Fase 2)

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	IMPORTE ESTIMADO	FASE	USOS ELEGIBLES
Presupuesto de capital de la ciudad	8-10 millones de dólares	1-2	Reconstrucción del paisaje urbano, pasarelas peatonales, señalización, alumbrado
Opción 1: Bono de ingresos por arrendamiento/Emisión de deuda (Medida C, no requiere aprobación de los votantes)	40-60 millones de dólares	2	Infraestructura del Paseo de State Street, sistema de aguas pluviales
Opción 2: Bono de obligación general (GO); partida anual en la factura del impuesto a la propiedad para financiar (requiere la aprobación de los votantes en una futura elección)	40-60 millones de dólares	2	Infraestructura de State Street Paseo, sistema de aguas pluviales
Fondos estatales de transporte (ATP)	Hasta 80 millones de dólares	1-2	Infraestructura de transporte activo, carriles para bicicletas, seguridad peatonal
Subvenciones federales RAISE / BUILD (si están disponibles)	5-10 millones de dólares	2	Corredor multimodal, transporte público, reconstrucción de calles principales
Subvenciones para el arte, p. ej., Bloomberg Asphalt Art	100 000	1	Arte público, diseño de pavimentos, creación de espacios
CDBG / Subvenciones para el desarrollo comunitario	1-3 millones de dólares	1-2	Apoyo a pequeñas empresas, mejoras de la ADA, comercios asequibles
Asociación para el Legado de la Recreación al Aire Libre	1-5 millones de dólares	1-2	Mejoras en parques, espacios abiertos, servicios públicos
BID del centro / Distrito de evaluación de propiedades	1-2 millones de dólares al año (en curso)	1-3	Programación, mantenimiento, servicios de embajadores, marketing
Financiamiento mediante incremento de impuestos (TIF / DDA)	15-25 millones de dólares	2-3	Infraestructura, concentración de terrenos, proyectos de desarrollo catalítico
Reinversión de impuestos hoteleros / TOT	2-4 millones de dólares al año	1-3	Promoción turística, grandes eventos, servicio de transporte de State Street
Fondo de compensación por aguas pluviales (empresas)	2-5 millones de dólares	2-3	Sistema compartido de aguas pluviales en las cuadras 700–900

Inversión privada / Tasas de desarrollo	Más de 50 millones de dólares	2-3	Proyecto de uso mixto, viviendas sobre locales comerciales, inquilinos principales
---	-------------------------------	-----	--

## MATRIZ DE MEDIDAS DE ACCIÓN

La siguiente matriz asigna acciones específicas a las partes responsables, los socios, los plazos y las fuentes de financiamiento. Las acciones se organizan por área temática y se clasifican como Inmediatas (0–18 meses), a corto plazo (1–3 años), a mediano plazo (4–6 años) o a largo plazo (8–10 años).

### Limitaciones de drenaje

El corredor de State Street drena hacia dos cuencas separadas. Al norte de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia Laguna Creek. Al sur de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia Mission Creek. Las mejoras de la infraestructura de aguas pluviales deben realizarse desde las partes más bajas de cada cuenca de drenaje hacia arriba para evitar el reflujos en los segmentos inferiores de tamaño insuficiente. Se debe completar un estudio detallado de drenaje de cada cuenca debe completarse simultáneamente con el desarrollo del diseño para identificar las mejoras necesarias, que pueden incluir el aumento

del tamaño de las alcantarillas pluviales, instalaciones de retención y mejoras en los desagües de los arroyos Mission y Laguna.

Esta lógica de drenaje respalda dos fases principales de construcción: una fase inicial que aborde las cuadras 400–900 (cuenca de Mission Creek) y una segunda fase que abarque las cuadras 1000–1300 (cuenca de Laguna Creek). Dentro de cada fase, la construcción debe comenzar en el punto más bajo de la cuenca y avanzar cuesta arriba.

### Financiamiento disponible

Los presupuestos de capital y los fondos de subvenciones determinarán cuántas cuadras se pueden abordar en cada fase. Además de los costos directos de construcción, los presupuestos por fases deben incluir asignaciones para comunicaciones, participación comunitaria y apoyo comercial directo para las propiedades afectadas por la actividad de construcción. Se deben considerar de mitigación previas a la construcción y las subvenciones de estabilización durante la construcción deben considerarse para proteger la economía del centro de la ciudad durante cada fase de construcción.

## Medidas de planificación y reglamentarias

MEDIDA	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Aprobar el Plan Maestro de State Street (final)	Ayuntamiento	SSAC, HLC, Comisión de Planificación	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Adoptar una configuración vial multimodal flexible con bolardos retráctiles	Ayuntamiento	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Aprobar la actualización de la ordenanza sobre sentarse y tumbarse	SBPD, Oficina del Administrador Municipal, Oficina del Fiscal Municipal	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Modificar la zonificación para permitir usos ampliados	Comisión de Planificación / Concejo Municipal / Desarrollo Comunitario, Oficina del Fiscal Municipal	DSBIA, Cámara de Comercio, propietarios	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar normas de diseño para la activación del paseo y un plan actualizado del paseo	Desarrollo Comunitario	DSBIA, Fiscal Municipal, HLC	Corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar el programa de cuotas sustitutivas de aguas pluviales para 700–900 cuadras	Sostenibilidad y resiliencia / Concejo Municipal	Promotores, propietarios	Corto plazo	Medida B, presupuesto municipal
Iniciar un estudio para la creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro	Consejo Municipal / Administrador Municipal	Finanzas, Oficina del Administrador Municipal	A corto plazo	Presupuesto municipal, subvención
Aprobar la ordenanza de mantenimiento de propiedades	Oficina del Administrador Municipal, Oficina del Abogado Municipal	Propietarios, DSBIA	Corto plazo	Presupuesto municipal
Aprobar un plan de financiamiento a largo plazo para State Street	Finanzas / Oficina del Administrador Municipal	Junta de la DDA, DSBIA	Medio plazo	TIF, distrito de tasación

## Proyectos de capital

PUNTO DE ACCIÓN	ORGANISMO LÍDER	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Instalación de la ampliación de la acera	Obras Públicas / Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Amigos de State Street		Capital municipal
Reducción de jardineras, manzana 1200	Obras Públicas	DSBIA		Capital municipal
Instalaciones artísticas (entradas al paseo, puntos clave)	Oficina del Administrador Municipal	Oficina de Arte y Cultura del condado		Subvenciones
Infraestructura de bolardos para cierres temporales	Obras Públicas	SPD	A corto plazo	Capital de la ciudad
Sistema de señalización y orientación (corredor completo)	Obras Públicas	DSBIA	Corto plazo	Capital de la ciudad, BID
Iluminación de guirnaldas en los paseos (paseos prioritarios)	DSBIA	Propietarios, ciudad	Corto plazo	Cuota del BID
Diseño de la reconstrucción del Paseo de State Street (manzanas 400–1300)	Obras Públicas / Moule & Polyzoides / Oficina del Administrador Municipal	SSAC, LLC, DSBIA	Corto plazo	Capital de la ciudad; honorarios de diseño
Diseño del sistema de aguas pluviales (manzanas 700–900)	Obras Públicas	Ingenieros, propietarios	Corto plazo	Fondo de aguas pluviales
Infraestructura para bicicletas en la calle Chapala (construcción)	Obras Públicas	Caltrans D5	A largo plazo	ATP, capital municipal
Reconstrucción del Gran Paseo (construcción)	Obras Públicas (diseño y construcción)	DSBIA, empresas, RTD/MTD	A medio plazo	Bonos GO, RAISE, TIF
Sistema de aguas pluviales (construcción)	Obras públicas	Propietarios de inmuebles (en sustitución)	Plazo medio	Ciudad
Reconstrucción del distrito de entretenimiento en la manzana 400–	Obras Públicas	DSBIA, propietarios	Medio plazo	Bonos GO, TIF

600				
Paisaje urbano del Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200)	Obras Públicas	Vecinos, empresas, DSBIA	A largo plazo	TIF, capital municipal
Mejoras en la entrada de la terminal norte	Obras Públicas	DSBIA, comunidad	A largo plazo	CDBG; Capital municipal
Análisis de reubicación de servicios públicos	Obras Públicas	Propietarios de inmuebles y negocios, otros departamentos municipales	A corto plazo	Capital municipal

## Desarrollo económico y programación

MEDIDA	ORGANISMO LÍDER	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Poner en marcha el programa de subvenciones para la activación empresarial o el programa de préstamos rotatorios	Oficina del Administrador Municipal	Cámara de Comercio, DSBIA	Inmediato	CDBG; presupuesto municipal
Establecer un programa de permisos acelerados para State Street	Desarrollo Comunitario/Oficina del Administrador Municipal	Coras Públicas, Sostenibilidad y Resiliencia, Departamentos de Bomberos	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Convocatoria de propuestas para la selección del operador del servicio de transporte «State Street Shuttle» a largo plazo	Administrador municipal	MTD, Amigos de State St., DSBIA	Inmediata	Reinversión de los ingresos del TOT. Capital de la ciudad
Establecer el calendario de programación de la Zona de Entretenimiento	DSBIA	Organizaciones artísticas, productores de eventos	A corto plazo	BID, patrocinio
Desarrollar un programa de licencias para tiendas pop up	Oficina del Administrador Municipal	Departamentos de Desarrollo Comunitario y Parques y Recreación	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Llevar a cabo la captación de inquilinos	Oficina del Administrador Municipal	Propietarios, agentes inmobiliarios, DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal, TIF
Lanzar el Fondo de Incentivos para la Atracción de Comercios Minoristas de State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, DDA (cuando se constituya)	A medio plazo	TIF, presupuesto municipal
Desarrollar la dotación para la programación de State Street	Oficina del Administrador Municipal	Donantes, departamentos municipales, Amigos de State	A largo plazo	Privado; derechos de denominación

		Street		
Alinear los eventos principales con los hitos de State Street (SBIFF, etc.)	DSBIA / Eventos de la ciudad	SBIFF, Museo de Arte de Santa Bárbara, Visit SB	A largo plazo	TOT, patrocinio
Establecer un programa de incentivos para que las empresas locales abran locales comerciales a lo largo de State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, DDA (cuando se constituya)	A medio plazo	TIF, presupuesto municipal
Establecer un equipo sólido de desarrollo económico dentro de la organización municipal	Oficina del Administrador Municipal, Concejo Municipal	DSBIA, Cámara de Comercio	A medio plazo	Presupuesto municipal

## Seguridad, mantenimiento y administración

MEDIDA	ORGANISMO LÍDER	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Ampliar y/o maximizar el programa de embajadores	Oficina del Administrador Municipal/DSBIA	SBPD	Inmediato	Evaluación del BID, presupuesto municipal
Ampliar la red de cámaras de seguridad (paseos y corredor)	DSBIA / SBPD	TI de la ciudad	Inmediato	BID
Continuar con la aplicación de la ordenanza sobre bicicletas eléctricas en State Street y comenzar a en State Street	SBPD	Ingeniería de Tráfico	Corto plazo	Fondo General
Coordinar la participación de las personas sin hogar	Oficina del Administrador Municipal	Departamento de Salud y Servicios Humanos del condado, organizaciones sin fines de lucro	A corto plazo	HUD, condado, ciudad
Establecer normas de mantenimiento para State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA	A medio plazo	BID; presupuesto de operación y mantenimiento de la ciudad
Implementar el informe anual de monitoreo de State Street (recuento de peatones, impuesto sobre las ventas, tasas de desocupación, asistencia a eventos)	Oficina del Administrador Municipal, Finanzas	Otros departamentos municipales, DSBIA, Concejo Municipal	A medio plazo	Personal municipal, BID
Realizar la actualización del plan quinquenal (2031)	Desarrollo Comunitario, Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Concejo Municipal	A largo plazo	Presupuesto municipal
Evaluar la ubicación de los baños públicos a lo largo de State Street y comenzar la fase de diseño, o aprovechar el como alternativa	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Concejo Municipal, Desarrollo Comunitario	Presupuesto municipal a largo plazo	Presupuesto municipal

## FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LES

La implementación exitosa del Plan Maestro de State Street requiere una clara rendición de cuentas

entre los departamentos municipales, la Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara, las organizaciones comunitarias y los propietarios de inmuebles. La siguiente tabla define las funciones principales:

ORGANIZACIÓN	FUNCIÓN
Consejo Municipal	Adopta el Plan Maestro; aprueba las autorizaciones de financiamiento importantes; forma la DDA; adopta las enmiendas de zonificación; proporciona orientación en materia de políticas
Oficina del Administrador Municipal (Planificador Maestro de State Street)	Gestión diaria del plan; coordinación de consultores; apoyo al personal del Comité Asesor; solicitudes de subvenciones; coordinación interdepartamental, gestión general del proyecto
Departamento de Desarrollo Comunitario	Modificaciones de zonificación; revisión del diseño; preservación histórica; cumplimiento de la CEQA; obtención de permisos
Departamento de Obras Públicas y Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia	Ejecución de proyectos de capital; diseño y construcción del paisaje urbano; aguas pluviales; normas de mantenimiento
Departamento de Finanzas	Estrategia de financiamiento; emisión de bonos; formación de la DDA; coordinación presupuestaria; monitoreo de los ingresos fiscales
Desarrollo Económico de la Ciudad	Captación de empresas; programas de subvenciones; fondos de incentivos; agilización de la concesión de permisos
Departamento de Policía de Santa Bárbara Oficina del Fiscal Municipal	Aplicación de las normas de seguridad; ordenanza sobre bicicletas eléctricas; coordinación del programa de embajadores; seguridad en eventos Actualizaciones y modificaciones de ordenanzas; revisión legal de proyectos
Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara (DSBIA)	Operaciones diarias; programas de embajadores y limpieza; programación y eventos; activación del paseo; enlace con empresas; mercadotecnia
Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara	Enlace con las empresas
Comité Asesor de State Street (SSAC) u otro grupo asesor	
Amigos de State Street	
Autoridad de Desarrollo del Centro (cuando se constituya)	Asesoramiento a la comunidad; supervisión de planes; participación pública
Propietarios / Empresas Estudio de arquitectura / Moule and Polyzoides	Defensa de la comunidad; captación de donantes; programas de voluntariado; oportunidades piloto
	Financiamiento mediante incremento de impuestos; emisión de bonos; inversión en proyectos catalizadores; concentración de terrenos
	Inversión privada; contribuciones sustitutivas por aguas pluviales; mejoras de fachadas; activación de la planta baja

## SUPERVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN

El Plan Maestro de State Street es un documento vivo. A medida que los programas piloto generen datos, los mercados evolucionen y el panorama de la financiación cambie, el plan deberá adaptarse. El siguiente marco de seguimiento ayudará a garantizar la rendición de cuentas.

### Indicadores clave de desempeño

- » Recuentos de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (diarios, por cuadra, por temporada): objetivo de un aumento del 20 % con respecto a la línea de base para el año 5
- » Tasa de locales comerciales desocupados (objetivo: menos del 10 % para el año 5; menos del 5 % para el año 10)
- » Ingresos por impuestos sobre las ventas (corredor de State Street): objetivo de un 20 % por encima de 2019 para el año 8
- » Número de eventos y actividades al año (objetivo: más de 200 eventos para el año 3)
- » Usuarios del servicio de transporte de State Street, incluyendo diversos tipos de transporte público como autobuses, minibuses y bicitaxis (objetivo: más de 50 000 usuarios anuales para el año 2)

- » Financiación de subvenciones obtenida: seguimiento de los objetivos de la estrategia de financiación
- » Desembolsos del programa de subvenciones para la activación empresarial o de préstamos rotatorios y resultados de los beneficiarios
- » Ejecución de proyectos de construcción: cumplimiento de los plazos y del presupuesto para los proyectos de capital

### Informes y actualizaciones

- » Informe anual de seguimiento: elaborado por la Oficina del Administrador Municipal; presentado al Concejo Municipal cada primavera
- » Actualización del plan quinquenal: actualización de 2031 para evaluar los resultados de la Fase 1, ajustar las prioridades de la Fase 2 y confirmar la estrategia de financiamiento a largo plazo
- » Comisión de Monumentos Históricas: revisión del diseño en hitos clave para el diseño del Paseo de State Street

## CONCLUSIÓN

El Plan Maestro comienza con la aprobación del Plan y continuará con proyectos de construcción específicos en función de la financiación, el calendario de otros proyectos de construcción en el centro de la ciudad y la identificación de los proyectos que pueden llevarse a cabo a corto, mediano y largo plazo. La implementación tal como se establece en el Plan Maestro requiere que la ciudad se comprometa a destinar recursos, incluyendo el tiempo del personal para llevar a cabo los proyectos enumerados y a tomar decisiones de política, así como a priorizar los proyectos. Si bien la adopción del Plan Maestro es el primer paso para hacer realidad el futuro de State Street y el núcleo del centro de la ciudad.

la visión del Plan Maestro es un esfuerzo que se prevé que continúe durante los próximos 10 a 20 años.

La implementación del Plan Maestro de State Street reconoce que la transformación del corredor requiere una visión audaz, así como un compromiso de varios años con acciones secuenciadas y financiamiento sostenido.

Santa Bárbara cuenta con los activos construidos y naturales, la voluntad de la comunidad y el talento en diseño para escribir su propia historia de éxito en State Street. Este capítulo proporciona la estructura para hacerlo realidad. El siguiente paso es el primer paso: la orientación del Concejo Municipal sobre el borrador del Plan Maestro el 28 de abril de 2026. A partir de esa base y de una dirección clara, podrá comenzar la construcción de una State Street revitalizada.