

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

FINAL

SEPTEMBER 1, 2026



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.

Al señalar 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 mediante la construcción de embarcaciones, la fabricación de utensilios de cocina de piedra y la capacidad de cosechar y almacenar alimentos. Santa Bárbara es la ciudad más antigua conocida que ha estado ocupada de manera continua en toda América del Norte y del Sur gracias a los chumash.

Las pinturas rupestres, provenientes de ceremonias religiosas sagradas, ilustran el inmenso vínculo que los chumash mantienen con el medio ambiente. La documentación de los académicos estima que el pueblo chumash se estableció por primera vez en el área 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 forjada a partir de los territorios originales de los chumash. Los españoles llegaron

a la región en el siglo XVIII para reclamar la propiedad y ocupar un área que ya estaba habitada, era próspera y abundante. Establecieron el fuerte español original, El Presidio, y cinco misiones españolas a lo largo del territorio chumash, lo que provocó un drástico declive en las comunidades chumash de la región. La ciudad se fundó sobre la base de la exclusión y la eliminación 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 colonización, así como de continuar valorando y promoviendo las numerosas historias y culturas de este lugar que todos llamamos hogar.

Reconocemos y damos 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 espacio para que se escuchen las voces de los chumash y los pueblos indígenas, para que se escuchado y que sus pueblos formen parte de la sanación de estas tierras y aguas, así como de sí 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

Protección, Arte y Educación Cultural Su'nan, The SPACE: Sunan-The-Space.org

Tribu Barbareño de los Chumash: BBC-Indians.com

Banda de Indígenas de las Misiones de Barbareño/Ventureño: BVBMI.com

Chumash de Santa Ynez: Chumash.gov Fundación

Wishtoyo Chumash: Wishtoyo.org

Consejo Tribal de los Chumash del Norte: NorthernChumash.org

Tribu YTT de los chumash del norte: 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 sin rodeos: 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 reinención de State Street que la gente de Santa Bárbara, y sus hijos, y los hijos de sus hijos, disfrutarán y atesorarán 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 desarrollaron a lo largo de décadas; son el 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 alguna 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 regaló la magnífica arquitectura de estilo neocolonial español que hoy atesoramos, fue en sí misma un

esfuerzo de varias décadas que requirió visión y perseverancia. Los experimentos de peatonalización, las inversiones en paisajismo y la expansión de los comedores al aire libre 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 integrarse plenamente en el 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 sometemos este Plan Maestro.

Flexible, divertida y diseñada para evolucionar

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

de adaptarnos a los nuevos 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: recuperar la calle para las personas de las formas más generosas e ingeniosas posibles. Aceras amplias y fluidas. Zonas de reunión espaciosas. Asientos que invitan a quedarse. Sombra y vegetación que hacen que el aire libre sea acogedor en todas las estaciones. El diseño no solo tolera el tránsito peatonal; lo celebra, lo realza y construye toda una experiencia urbana en torno a él.

Y, lo que es fundamental, esta flexibilidad no es solo estética. Es 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 crezca y evolucione. 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 sobre la construcción de comunidad: sobre crear las condiciones para que las personas se reúnan, se conecten, descubran y se sientan parte de algo.

Nos imaginamos a State Street no solo como un corredor comercial o de tránsito, sino como un lugar: un destino, un escenario, un patio delantero para toda la ciudad. Un lugar donde un niño prueba su primer

y un abuelo recuerda cómo era la calle en el pasado. Donde un nuevo residente descubre el carácter de esta ciudad y un habitante de toda la vida encuentra algo sorprendente y nuevo. Donde el arte, la cultura y la vida cotidiana conviven de manera alegre y espontánea.

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 sucede en él como por su aspecto. State Street debe estar llena de vida: con música, con mercados, con espectáculos, con rituales comunitarios que, con el paso del tiempo, se convierten en tradición.

Esta es la experiencia del centro de la ciudad 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 estamos agradecidos con los miembros de la comunidad cuyas aportaciones y energía lo hicieron 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 inicio de algo verdaderamente extraordinario.

Con entusiasmo y gratitud, Dave Davis

Presidente del Comité Asesor de State Street (SSAC) de la ciudad de Santa Bárbara

AGRADECIMIENTOS

Consejo Municipal

- Randy Rowse, alcalde
- Wendy Santamaria, concejala del Distrito 1
- Mike Jordan, concejal del Distrito 2
- Oscar Gutiérrez, concejal del Distrito 3
- Kristen Sneddon, alcaldesa interina y concejala del Distrito 4
- Eric Friedman, concejal del Distrito 5
- Meagan Harmon, concejala del Distrito 6
- Alejandra Gutiérrez, concejala del Distrito 1 (ex)

Juntas y comisiones

Comité Asesor de Accesibilidad

- Barbara Chen
- Skylar Covich

- Nick Koonce
- James Marston
- Michael Rassler
- Elizabeth Sorgman
- Susanne Tejada
- Robert Burnham (ex)
- Karen Luckett (exmiembro)

Comité de Estacionamiento del Centro

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

Comisión de Monumentos Históricos

- Keith Butler
- Dennis Doordan
- Cassandra Ensberg

- Anthony Grumbine
- Ed Lenvik
- Sheila Lodge
- Charles McClure
- Robert Ooley
- Michael Drury (ex)
- Steve Hausz (exmiembro)
- Justin Manuel (exmiembro)

Consejo Asesor del Barrio

- Sebastián Aldana
- Rick Burkemper
- Bruce Caron
- Beverly Gamo Perkins
- Ray Fazendin
- Sally Foxen
- Sullivan Israel
- Aaron Jones
- DJ Johnson
- Joanna Kaufman
- Genevieve Taft-Vázquez
- Peter Smit

Comisión de Planificación

- Brian Barnwell
- John Baucke

- Lucille Boss
- Donald DeLuccio
- Benjamin Peterson
- Devon Wardlow
- Lesley Wiscomb
- Roxana Bonderson (ex)
- Gabriel Escobedo (exmiembro)
- Jay D. Higgins (exmiembro)
- Sheila Lodge (exmiembro)

Comisión de Parques y Recreación

- Sebastián Aldana
- Nichol Clark
- Kathy McGill
- Rob Nielson
- John Price
- Michael Ramsay

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 (ex)
- Roxana Bonderson (ex)

Comité de Transporte y Circulación

- Ian Baucke
- Hillary Blackerby
- Larry Bickford
- Conrad Metzenberg

- Kathleen Rodríguez
- Sarah Siedschlag
- Richard Smith
- Susan Horne (exmiembro)
- Andrés Malovos (exmiembro)
- Eve Sanford (exmiembro)

Organizaciones comunitarias

- Instituto Americano de Arquitectos
- Consejo Ambiental Comunitario
- 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 de Comercio
- Strong Towns Santa Bárbara
- Visita Santa Bárbara

Grupo de arquitectos voluntarios locales

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

Personal municipal

- Tess Harris, Planificador maestro de State Street
- Timmy Bolton, planificador de proyectos (ex)
- 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
- Nicole Grisanti
- Joshua Haggmark
- James Hamilton
- Adam Hendel
- Dan Hentschke
- Brad Hess
- Sarah Knowles
- Ellen Kokinda
- Bryan Latchford,
- Jazmin LeBlanc
- Chris Mailes
- Katie Mamulski
- Erin Markey
- Kelly McAdoo
- Adriana Morales
- Jill Murray

- Tava Ostrenger
- Alelia Parenteau
- Julia Pujo
- Sarah York Rubin
- Ashleigh Sizoo
- Nathan Slack
- Zac Smith
- Chelsey Swanson
- Alma Trejo-Rodríguez
- Jill Zachary
- Rebecca Bjork (exmiembro)
- Brian Bosse (exmiembro)
- Paul Casey (exmiembro)
- Matt Fore (exmiembro)
- Daniel Gullet (exmiembro)
- Jason Harris (ex)
- Elias Isaacson (ex)
- Sarah Knecht (ex)
- Anthony Valdez (ex)

Apoyo a la participación del personal municipal::

- Timmy Bolton
- Barbara Burkhart
- Allison DeBusk
- Rosie Dyste
- Sebastián Herics
- Jessica Grant
- Ellen Kokinda
- Bryan Latchford

- Suzanne Mantegna
- Adriana Morales
- Julia Pujo
- Will Russell
- Zac Smith
- Alma Trejo-Rodríguez
- Greta Walters
- Logan Cimino (exmiembro)
- Luis Deandaeroman (exmiembro)
- Jillian Ferguson (exmiembro)
- Jason Harris (exmiembro)
- Heidi Reidel (exmiembro)

Apoyo de diseño gráfico del personal municipal:

- Alison Grube, diseñadora gráfica municipal
- Summers Case
- Dana Falk
- Liz Smith
- Krystal Vaughn

Equipo de consultoría

- Moule y Polyzoides, arquitectos y urbanistas
- Arcadia Studio
- Fehr and Peers
- Crabtree Group
- Grupo Gibbs
- Economía Estratégica
- Urban Advantage
- MIG (anterior)

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	
Antecedentes y contexto	14
State Street hoy.....	15
La visión del Plan Maestro	18
Estrategias del distrito.....	20
Conclusión	23
1 HISTORIA Y CONTEXTO	
Un corredor en transformación.....	26
Orígenes	28
El siglo XIX.....	29
El terremoto de 1925	30
Santa Bárbara negra	30
La desaparición de Chinatown y Japan Town.....	31
El comercio de mediados de siglo.....	33
Planificación y reinversión: 1969 – 2000.....	34
La pandemia de COVID-19	39
Primeras discusiones sobre planificación y participación.....	40
Strong Towns Santa Bárbara	45
Proyectos recientes y en curso	46
El proceso del Plan Maestro de State Street	48
2 STATE STREET HOY	
Área de estudio.....	53
Condiciones actuales.....	60
3 PARTICIPACIÓN COMUNITARIA	
Proceso de participación	86
Métodos de participación	86
Diálogos comunitarios	89
Alcance de la participación.....	89
Conclusiones clave sobre la participación	90
La visión	95
4 UNA VISIÓN RENOVADA	
Objetivos de planificación	97
Metas	99
Bienvenidos a The State Street Paseo	100
Principios de diseño.....	103
5 REDISEÑO DE STATE STREET	
Diseño flexible – Principios de diseño	104
Esquema de diseño flexible	110
Detalles del diseño flexible	113
¿Cómo funciona?	141
6 IMPLEMENTACIÓN	
Costos de capital asociados a la construcción.....	162
Estrategia de implementación por fases	164
Cronograma de implementación	170
Proyectos específicos.....	171
Estrategia de financiamiento.....	175
Matriz de medidas a tomar	178
Funciones y responsabilidades	183
Seguimiento y adaptación	185
Conclusión.....	186
Nota del equipo	187
ANEXOS	
En sobre aparte	

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



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 50 años o más, basándose en el patrimonio de Santa Bárbara al tiempo que enfrenta las presiones estructurales que están transformando 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. Años de una amplia participación comunitaria y análisis técnico dieron forma a este Plan, al igual que 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 centro de la ciudad y permitió

la reconstrucción integral en 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 las plazas y la ampliación de los estacionamientos a finales del siglo XX transformaron el corredor al ensanchar las aceras, reducir los carriles para vehículos y crear 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 paseo para peatones y ciclistas, una intervención temporal que demostró beneficios cuantificables y se convirtió en el punto de partida para un rediseño permanente.

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

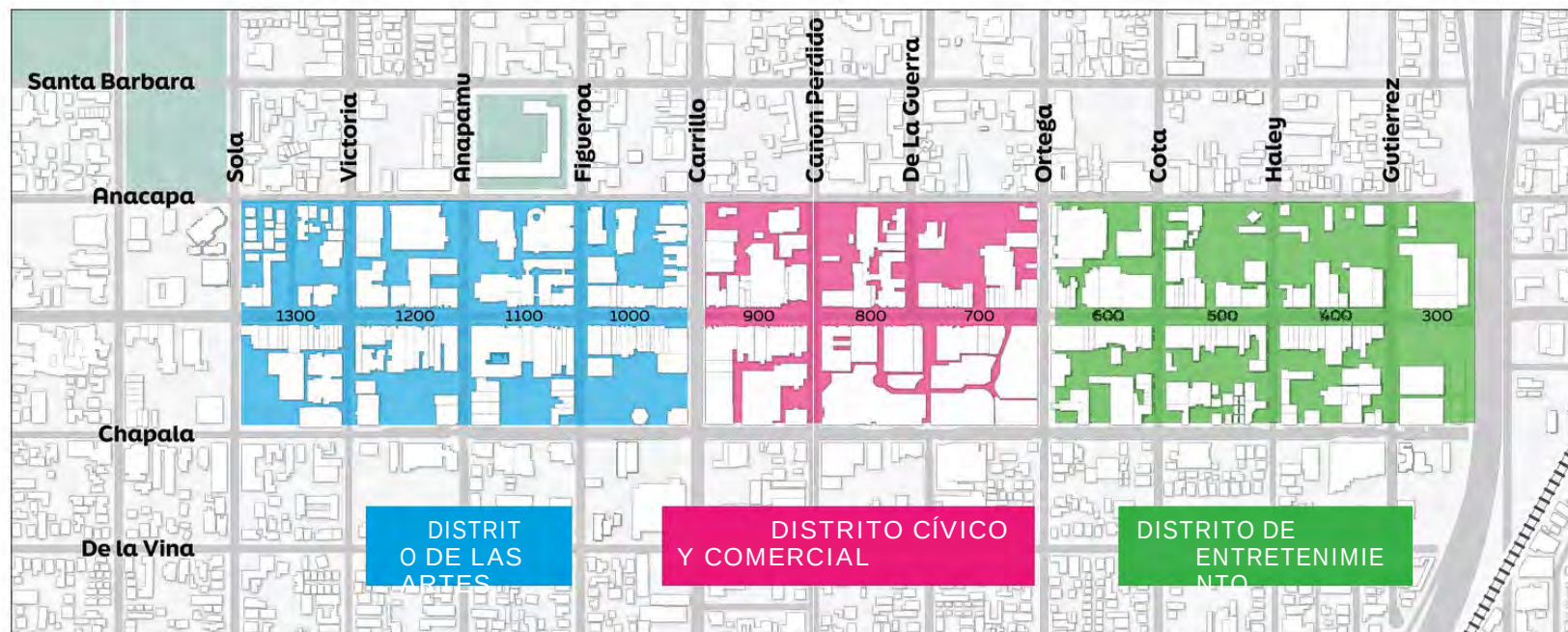
UNA STATE STREET VIVA

La historia de State Street incluye una trayectoria de reinversión recurrente arraigada en valores cívicos perdurables, desde las rutas comerciales de los chumash y el camino del presidio español, pasando por la reconstrucción posterior al terremoto, el



desarrollo del 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, conservar 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. Sensible a las condiciones actuales y orientado hacia una visión de más de 50 años, tiene como objetivo honrar un siglo de gestión cívica sin dejar de ser lo suficientemente flexible como para enfrentar desafíos aún desconocidos.



E ACTUAL DE LA CALLE STATE

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

Distrito de entretenimiento (manzanas 400–600)

Una vibrante concentración de bares, restaurantes, salas de cata de vinos, locales de vida nocturna, entretenimiento específico del lugar y una oferta limitada de tiendas tradicionales bajo un frondoso dosel de árboles.

Las cuadras 500 a 600 de State Street se consideran, en general, entre las de mejor desempeño del corredor, mientras que la cuadra 400, que actualmente tiene la mayor concentración de locales vacíos, es ampliamente vista como la cuadra de este distrito con mayor potencial para un cambio transformador.

Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900)

Con el Paseo Nuevo, el Ayuntamiento, la Casa de la Guerra, la Plaza de la Guerra, el Teatro Lobero y el antiguo edificio del Santa Barbara News Press como puntos de referencia. Esta es la zona prioritaria para la revitalización, sobre todo porque actualmente tiene dificultades para generar actividad, especialmente por las noches cuando los comercios están cerrados. Esta zona es también donde se llevará a cabo la remodelación de Paseo Nuevo, con más de 100 millones de dólares en inversión privada destinados al sitio para usos de oficinas y residenciales.

Además, esta zona es la que tiene mayor potencial para un aumento de la inversión, con el McHurley Film del SBIFF



en el 916 de la calle State en 2026, y la Music Academy of the West haya adquirido el edificio de 18,000 pies cuadrados ubicado en el 901 de la calle State para convertirlo en un centro de educación y presentaciones musicales.

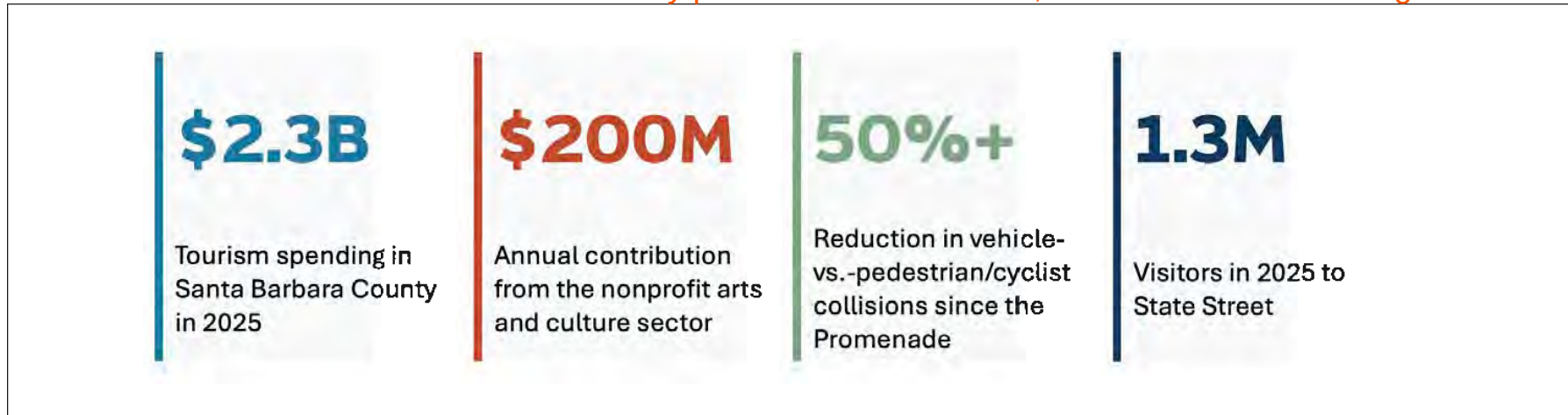
Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300)

Sede del Teatro Granada, el Teatro Arlington, el Museo de Arte de Santa Bárbara y la Biblioteca Pública. Entre los puntos de referencia cercanos también se encuentran el Teatro New Vic y el Mercado Público de Santa Bárbara. La programación cultural, que incluye el Paseo del Arte del Primer Jueves, convierte a este lugar en un destino regional, y este distrito cuenta con una de las mayores concentraciones de restaurantes del centro de la ciudad.



En general, se considera que estas cuadras requieren menos inversión en diseño que el resto del corredor, pero se beneficiarían de conexiones peatonales más sólidas que atraigan a residentes y visitantes desde el Waterfront y la Funk Zone y traigan más gente frente a los locales comerciales.

Todos los nombres de los distritos son solo para fines de identificación y pueden cambiar durante la fase previa a la construcción y la fase de diseño final. Por ejemplo, se colaborará con representantes de los chumash para nombrar adecuadamente al Distrito Cívico y Comercial.



Desafíos clave

- Cambios en el sector 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 estructural de entre 400,000 y 500,000 pies cuadrados de espacio comercial. A partir de 2026, existen menos de 420 unidades residenciales en el área de estudio, lo que representa apenas el 3 % del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.
- Conflictos de movilidad: La configuración actual de la Promenade ha generado beneficios, como una reducción del 50 % en los choques de vehículos en el área de estudio, pero también deja sin resolver las tensiones entre ciclistas y peatones, un acceso inadecuado al transporte público y una jerarquía de modos de transporte poco clara.
- Deficiencias en la infraestructura:
infraestructura de drenaje obsoleta, inundaciones durante los episodios de lluvia, pavimento desgastado y paisajismo fragmentado

reflejan décadas de soluciones parciales y graduales, en lugar de una estrategia integral.

- Lagunas de activación: La relativa ausencia de usos orientados a las horas de la noche en las cuadras centrales 700 a 900 crea una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor una vez que cierran las tiendas.

Fortalezas demostradas

A pesar de estos desafíos, los cimientos de State Street siguen siendo sólidos. El gasto turístico en el condado de Santa Bárbara alcanzó los 2,3 mil millones de dólares en 2025. Se estima que el sector sin fines de lucro de las artes y la cultura aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado. Las ventas minoristas por cuadra superaron los niveles previos a la pandemia en 2021 y continúan aumentando año tras año a partir de 2026.

Además, la seguridad ha mejorado notablemente: los choques entre vehículos y peatones o ciclistas se redujeron en más del 50 % desde que la calle se convirtió en un paseo peatonal.



EL PLAN MAESTRO: LA VISIÓN D

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 historia colonial española de Santa Bárbara. El diseño se basa en un principio organizativo claro: un derecho de paso flexible de 80 pies 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 a cada lado (aproximadamente 60 pies en total), organizadas en una Zona de Fachada (mesas al aire libre de hasta 12 pies), una Zona de Tránsito (mínimo de ocho pies, libre de obstrucciones) y una Zona de Mobiliario Urbano (árboles, iluminación, bancos y estacionamiento para bicicletas).

- Dos carriles centrales de circulación de 10 pies (aprox. 20 pies) reservados para ciclistas, transporte público, vehículos de emergencia y, durante horarios específicos, vehículos de servicio, de reparto y privados.
- Un sistema de bolardos retráctiles en cada intersección (aproximadamente 8 bolardos retráctiles y entre 16 y 24 fijos por intersección, en nueve intersecciones) permite controlar el acceso de vehículos bloque por bloque, con un tiempo de retracción de 3 a 8 segundos para la respuesta de emergencia.

Horario de acceso

La calle opera bajo un horario de acceso basado en horarios, en el que el Ayuntamiento determinará los horarios para levantar y bajar los bolardos una vez que se complete la construcción:

- Bollards levantados. Prioridad para peatones y ciclistas. Los vehículos de transporte público y los pequeños autobuses de enlace están equipados con tecnología que retrae automáticamente los



bolardos al acercarse, lo que les permite pasar por el carril central sin alterar el carácter de prioridad peatonal de la calle.

Se mantiene el acceso de emergencia en todo momento.

- Bolardos bajados. Se permite el paso de vehículos para entregas, recolección 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 adoquines permeables y los desagües en zanjas resuelven los problemas de inundaciones y la calidad de las aguas pluviales. Los árboles maduros que se encuentran a lo largo del corredor quedan protegidos en el rediseño. En consonancia con la historia colonial española, los materiales del pavimento refuerzan el carácter peatonal y extienden un lenguaje de diseño coherente a lo largo del corredor, incluyendo la plaza De La Guerra hasta la calle Anapamu como puerta de entrada. Los nuevos árboles de gran tamaño que proporcionan sombra

Se implementará como una avenida arbolada en el Distrito Cívico y Comercial para diferenciar el espacio y dotar de singularidad al centro de la ciudad.

La red de paseos del centro de Santa Bárbara —los senderos sombreados y pasajes semipúblicos que conectan State Street con las cuadras aledañas— ha sido reconocida desde hace tiempo como uno de los características y menos aprovechados del corredor. Si bien ya existe un sistema de paseos en el centro de la ciudad, este sigue estando algo fragmentado, lo que representa 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 cobró vida 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 consultar en el Apéndice H, y parte de él se refleja en el diseño final del Plan Maestro.

ESTRATEGIAS DE E E POR DISTRITO

Si bien el Plan Maestro establece un marco de diseño coherente para todo el corredor, cada distrito cuenta con 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 cuadra 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 de la ciudad)

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

Distrito de las Artes

Reforzar el pilar de la programación cultural. El diseño se extiende por la calle Anapamu con materiales de pavimentación similares a los de la calle State para unificar el campus cultural. La cuadra 1300 mantiene el acceso vehicular en ambos sentidos para preservar las conexiones con la calle Arlington.



EL CORAZÓN DEL CENTRO

Las cuadras de la calle State entre las calles Ortega y Carrillo forman el núcleo cívico y comercial de Santa Bárbara, un tramo concentrado donde el Ayuntamiento, la oficina principal de correos, el barrio del Presidio, el Teatro Lobero, la Casa de la Guerra, El Paseo y el Paseo Nuevo se encuentran a unos pasos unos de otros, creando una densidad de fines cívicos 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 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 buen estado de estas pocas cuadras reviste una importancia desmesurada para toda la región.

Por lo tanto, una inversión renovada en State Street, entre las calles Ortega y Carrillo, es fundamental para cualquier estrategia seria de revitalización. Los puntos de referencia cívicos ya están presentes, pero el tejido comercial y residencial circundante debe estar a la altura para complementarlos. Los locales comerciales vacíos y los espacios de planta baja infrautilizados a lo largo de este corredor le quitan energía a unas cuadras que deberían estar entre las más activas de la ciudad. Una inversión específica, ya sea mediante mejoras a edificios históricos, una oferta 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 sentirían en todo el centro de la ciudad. La remodelación de edificios existentes, como los edificios emblemáticos de

Paseo Nuevo, revitalizará el centro de la ciudad con más residentes y trabajadores de oficina. También se fomentan las alianzas público-privadas y el aumento de la densidad.

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 (de la cuadra 500 a la 1300, más De la Guerra), resolviendo así la ambigüedad actual en torno al acceso de vehículos y estableciendo de manera permanente un funcionamiento que dé prioridad a los peatones.
- Reconstruir la infraestructura de drenaje para resolver las inundaciones recurrentes; evaluar la reubicación de los servicios públicos o el concepto de «utilidor» para reducir futuras interrupciones en los negocios de State Street; identificar un programa alternativo de cumplimiento de normas de aguas pluviales para los proyectos de desarrollo del centro de la ciudad que se encuentren 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, con un mínimo del 25 % de la calzada pavimentada con pavimento permeable. Pavimentar el Distrito Cívico y Comercial con diferentes materiales de pavimento permeable para proporcionar una diferenciación visual adicional a esta zona. Conectar la calle De La Guerra y la plaza De La Guerra con el Distrito Cívico y Comercial utilizando materiales de diseño similares.



Desarrollo económico y vivienda

- Apoyar la conversión del espacio comercial excedente en viviendas, oficinas y desarrollos de uso mixto. La ciudad planeó 8,001 nuevas unidades en el marco de la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda de California (RHNA) para el 2030; el centro de la ciudad, incluida el área del Plan Maestro, debería albergar al menos 2,000 de esas unidades.
- Impulsar la reurbanización de los estacionamientos y lotes de propiedad municipal como oportunidades catalizadoras de vivienda, atrayendo a residentes permanentes al corazón del corredor. Finalizar la tramitación de los permisos para la reurbanización de Paseo Nuevo, lo que permitirá la llegada de nuevos trabajadores de oficina y residentes al centro de la ciudad.
- Simplificar los trámites para la comida al aire libre, las tiendas temporales, los artistas callejeros, las pequeñas presentaciones, activaciones y eventos especiales para reducir las barreras y fomentar la dinamización económica y cultural.



- Crear espacios verdes para jugar, pasear a los perros y la interacción entre la naturaleza y la ciudad.

Programación y eventos

- Reforzar el mercado de agricultores de los sábados, que opera en las cuadras 0 de la calle Carrillo y en 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 las calles Cota hasta Canon Perdido), como pilares centrales de la programación, y considerar oportunidades para ampliar la presencia del mercado de agricultores en la calle State.
- Diseña la plaza flexible del Distrito Cívico y Comercial para que esté lista para eventos desde el primer día, de manera que permita la realización de mercados semanales, festivales de temporada, actividades para toda la familia y grandes celebraciones cívicas con un mínimo de preparativos adicionales, incorporando servicios públicos, Wi-Fi e iluminación en los lugares donde se puedan llevar a cabo los eventos.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



CONCLUSIÓN

Cada generación de habitantes de Santa Bárbara ha tenido la tarea de renovar el significado de este corredor para su propia época: los chumash, quienes 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 Paseo Marítimo de la era de la pandemia.

Este Plan Maestro da continuidad a esa tradición.

El camino a seguir para State Street no depende únicamente del regreso de las cadenas minoristas nacionales ni de la recuperación de la población de oficinas previa a la pandemia. Tampoco se define por el debate entre autos o sin autos. Se basa en los incomparables activos culturales, históricos y experienciales, su clima templado y la calidad del espacio público que atrae a la gente a la calle en primer lugar. Una State Street segura, hermosa, dinámica y equitativa es la base para una economía resiliente en el centro de la ciudad y una vida cívica próspera para la próxima generación.

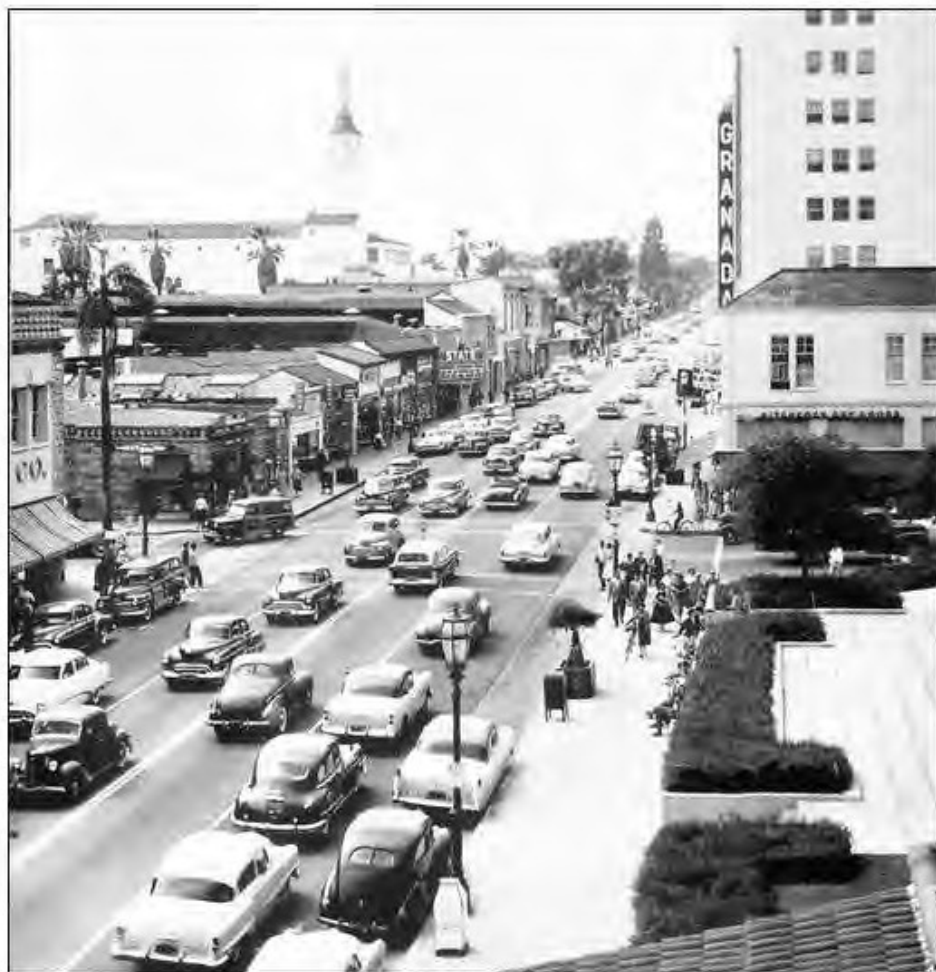
Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



1 HISTORIA Y CONTEXTO

El centro de Santa Bárbara y su eje principal, 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.



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 reinención recurrente al servicio de valores cívicos perdurables. Desde las rutas comerciales de los chumash y el camino del presidio español hasta la reconstrucción posterior al terremoto, las mejoras de la Plaza, el desarrollo del 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 y en paralelo a la construcción del estacionamiento público, pasando por el paisaje urbano de la Plaza de 1969, hasta 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, el establecimiento de la Comisión de Monumentos Históricos en 1993 con la supervisión de El Pueblo Viejo, y el mantenimiento del estilo 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 BID, la historia del centro de Santa Bárbara refleja el papel fundamental de las instituciones y los fondos destinados específicamente a mantener la vitalidad del espacio público.
- La comunidad como coautora. Los procesos de planificación que han dado forma a este corredor, incluyendo el actual Plan Maestro y el trabajo del Comité Asesor de State Street, se han basado constantemente en una amplia participación pública. La voz de la comunidad, expresada a través de miles de conversaciones y respuestas a encuestas, no es algo secundario en el plan; es su fundamento. El Plan Maestro de State Street da continuidad a esta tradición. Basado en la historia de la ciudad, sensible a las condiciones actuales y orientado hacia una visión a largo plazo de más de 50 años, aspira a estar a la altura del siglo de gestión que lo precedió y a ser 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 6,000 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 se construirían las generaciones posteriores.

Los soldados españoles llegaron a finales del siglo XVIII y fundaron El Presidio de Santa Bárbara en 1782 como un 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 a lo largo de lo que más tarde se convertiría en State Street, establecieron el eje cívico norte-sur que define el centro de Santa Bárbara hasta el día de hoy.

México obtuvo su independencia de España en 1821; en ese momento, Santa Bárbara tenía una población de aproximadamente 1.300 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 LA CALLE STATE

El descubrimiento de oro en Sierra Nevada en 1848 transformó a 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 marcó un punto de inflexión en el desarrollo económico de la ciudad. Por primera vez, los buques de alta mar podían descargar materiales de construcción, carga 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 el muelle Stearns, a finales del siglo XIX. Por esa misma época, se pavimentó State Street y se construyeron aceras de madera de doce pies de ancho. Los tranvías eléctricos operaron a lo largo de este 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 a Santa Bárbara con Los Ángeles al sur y con 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 eje del comercio minorista, la hostelería y la vida cívica de una ciudad en crecimiento.



EL TERREMOTO DE 1925 Y EL NACIMIENTO DEL ESTILO NEOCOLONIAL 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 la calle State

. 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 causada por el 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 entre los escombros y hoy en día es lo que distingue 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 imaginaron una red de paseos peatonales, senderos sombreados que se entrelazan a través de las cuadras conectando la calle State con patios interiores, edificios públicos 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 actual Plan Maestro.



LA PÉRDIDA DE CHINATOWN Y EL BARRIO JAPONÉS ()

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 cuadra de la calle Canon Perdido entre State Street y Anacapa Street servía como centro cultural y residencial de los inmigrantes chinos, quienes comenzaron a llegar a Santa Bárbara ya en la década de 1860. Chinatown contaba con casas de huéspedes, varios negocios, una escuela, un lugar de culto y espacios de reunión comunitaria. Para 1890, los residentes chinos representaban alrededor del diez por ciento de la población de la ciudad. Durante la reconstrucción que tuvo lugar tras el terremoto de Santa Bárbara de 1925, la zona de Chinatown en el centro de la ciudad fue dismantelada 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 momento el centro cultural, comercial, social y religioso de la comunidad japonesa-estadounidense de Santa Bárbara. Para la década de 1920, Japan Town contaba con pensiones, baños públicos, restaurantes, una lavandería, iglesias, una sala de billar y una tienda de abarrotes. Estos negocios atendían a la población japonesa-estadounidense de Santa Bárbara, que sumaba unas 500 personas antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. El último edificio conocido construido para el barrio chino data de 1947, y en el barrio japonés no se realizaron nuevas construcciones después de la Segunda Guerra Mundial. El desplazamiento de estas comunidades representa una dimensión significativa y a menudo pasada por alto de la historia del centro de Santa Bárbara.

LA SANTA BÁRBARA NEGRA Y LA CALLE STATE COMO LÍNEA DE SEPARACIÓN RACIAL

A principios del siglo XX, los hoteles de la calle State se encontraban entre los mayores empleadores de residentes negros, la mayoría de quienes rentaban viviendas en las cuadras de clase trabajadora situadas a una o dos cuadras de dicha calle. Para la década de 1920, según se informa, una línea de color impedía que los residentes negros vivieran al norte de la calle Carrillo, y otra línea no oficial se extendía a lo largo de la misma calle State, limitando la residencia en el lado oeste. El legado de diseño de este corredor y su historia de exclusión pertenecen a los mismos años.



EL COMERCIO DE MEDIADOS DE SIGLO Y EL AUGE DEL CENTRO DE LA CIUDAD

De 1912 a 1921, la ciudad se convirtió en un importante centro de producción de cine mudo, precursor de Hollywood, lo que generó 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 vía comercial de la región. Para la década de 1940, State Street en el centro de la ciudad 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 consigo una creciente presión competitiva. El crecimiento demográfico se desplazó hacia las áreas suburbanas, impulsado por el auge inmobiliario 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 las tiendas departamentales abandonaran el centro de la ciudad y alejaron a los residentes y visitantes del centro.



y aceleró una tendencia de desinversión que se estaba manifestando en los centros de las ciudades de todo el país.

En respuesta al auge del comercio minorista en los suburbios y a la inauguración de La Cumbre Plaza, los negocios del centro de la ciudad se organizaron formalmente en 1967 como la Organización del Centro de Santa Bárbara, 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 así una base de financiamiento estable y autofinanciada para respaldar 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 siguen definiendo el carácter del centro de la ciudad en la actualidad.

El paisaje urbano de «The Plaza»

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



pasos peatonales más amplios, al tiempo que conserva e incorpora los edificios históricos que definen el carácter de la calle State.

El proyecto de la 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. Financiado con las cuotas del Distrito de Estacionamiento cobradas a las propiedades aledañas, 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 los callejones existentes y, en algunos casos, a través de los propios edificios. Por lo tanto, los paseos no fueron 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 municipalidad amplió la oferta a lo largo de las 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 municipalidad para formar un Área de Mejora Comercial y de Estacionamiento (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 «gratis» en los estacionamientos públicos. La exalcaldesa Sheila Lodge reconoció que este sistema fue esencial para mantener al centro de la ciudad competitivo frente al desarrollo de centros comerciales suburbanos que amenazaba el corredor a finales de la década de 1960 y



década de los setenta. Hoy en día, el sistema cuenta con diez estacionamientos y cinco estructuras de estacionamiento que suman un total de casi 4,000 lugares, y atiende 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 la creación de un entorno peatonal en el Plan General de 1964 y el cierre total de algunas cuadras de State Street al tráfico vehicular ya en la década de 1980, no se tomó ninguna medida formal.

Sheila Lodge fue la primera mujer elegida alcaldesa de Santa Bárbara y sigue siendo la que más tiempo ha ocupado el cargo, tras haberlo desempeñado durante tres mandatos, de 1981 a 1993. En 1992, después de visitar Boulder y ver el paseo de la calle Pearl, Lodge planteó la idea de cerrar la calle State al tráfico de vehículos, aunque la propuesta no tuvo éxito.



La evolución del centro de Santa Bárbara ha sido un proceso que se ha extendido a lo largo de décadas. El Plan General de 1964 articuló por primera vez una visión para una calle State Street orientada a los peatones, lo que dio inicio a las primeras conversaciones sobre la moderación del tráfico, la oferta de estacionamiento y la creación de un entorno de plazas públicas vibrantes que definirían 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 espacio peatonal desde la Plaza de la calle State hasta la autopista, afianzando el distrito comercial con el desarrollo de Paseo Nuevo y sus tiendas departamentales, y financiando las instalaciones culturales y artísticas que le dieron al centro de la ciudad su riqueza cívica. Cada uno de estos hitos fue el resultado de ciclos de planificación, debate público,

y una inversión paciente que abarcó varias generaciones. Transcurrieron más de cincuenta años entre la formulación de esa visión original y su plena realización. Ahora que esos cimientos están firmemente establecidos, ha llegado el momento de mirar hacia el futuro: aprovechar lo que esas décadas de esfuerzo produjeron y definir en qué se convertirá el centro de Santa Bárbara en los próximos cincuenta años.

Distritos de Mejora Comercial

El centro de Santa Bárbara fue pionero en uno de los primeros Distritos de Mejora Comercial (BID, por sus siglas en inglés) 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 impulsora de la inversión pública en el núcleo del centro de la ciudad durante las cuatro décadas siguientes. La RDA amplió la State Street Plaza, que abarcaba seis cuadras, para incluir las cuadras de la ciudad entre las calles Haley y Ortega, con obras de paisajismo y ensanchamiento de las aceras. A mediados de la década de 1990, también se mejoró la cuadra 400 de State Street (desde East Haley hasta la calle Gutiérrez), aunque con aceras más estrechas que las situadas más al norte de la calle Haley. La RDA construyó aproximadamente 1,000 lugares 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 alianza 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 los 90 y principios de la de los 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 abrupta de las agencias de reurbanización de California en 2012, como parte de la reestructuración presupuestaria del estado, puso fin al flujo confiable de inversión pública que había sostenido el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años. La pérdida de la RDA, combinada con los cambios estructurales en la economía minorista impulsados por el comercio electrónico y los hábitos cambiantes de los consumidores, generó un aumento de los locales desocupados y una menor capacidad de mantenimiento en algunas partes del corredor, lo cual representa 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 la costa, a lo que siguió, en marzo de 1960, una ordenanza que designó formalmente a EPV como un distrito y definió sus estilos arquitectónicos permitidos. Poco después, en mayo de 1960, se formó un Comité de Monumentos Históricos para velar por esta visión. Estos primeros esfuerzos reflejaron la dedicación de la comunidad a preservar el carácter de estilo neocolonial 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), la cual estableció formalmente a 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 de la ciudad. La Gran Recesión de 2007–2009 aumentó el número de locales comerciales desocupados y redujo los ingresos fiscales, lo que puso a prueba tanto a las empresas como a las entidades públicas 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 habían sostenido la inversión pública en el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años, marcando el final de una era significativa de reinversión urbana patrocinada por el sector público.

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 Downtown-

Waterfront Shuttle. Sin embargo, el aumento de los costos, combinado con ingresos estables, ha significado que estos gastos se hayan tenido que pagar con cargo al Fondo General de la ciudad.

Los cambios estructurales más amplios en la economía minorista, como el crecimiento del comercio electrónico, el dominio continuo del crecimiento regional y los hábitos cambiantes de los consumidores, también redujeron el tráfico peatonal y alteraron la composición de los inquilinos a lo largo de

State Street. El surgimiento de corredores comerciales competidores en comunidades vecinas, desde el Camino Real Marketplace en Goleta hasta Coast Village Road en Montecito y la oferta comercial en Carpintería, ha ido alejando a los compradores y el gasto de State Street, fragmentando el mercado minorista regional que alguna vez dominó el centro de Santa Bárbara. Las tasas de desocupación en las cuadras comerciales que antes eran de primera categoría aumentaron, y el entorno físico de algunas partes del corredor comenzó a mostrar los efectos del mantenimiento pospuesto y la menor actividad.

A pesar de estas presiones, el centro de Santa Bárbara demostró una considerable resiliencia. Los sectores de las artes, la gastronomía 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, incluso cuando el corredor comercial central enfrentaba dificultades.



LA PANDEMIA DE COVID-19 Y EL PASEO DE STATE STREET : 2020 – PRESENTE

La pandemia de COVID-19, que llegó a California a principios de 2020, se convirtió en un catalizador inesperado para la reinvención de State Street. En respuesta a las directrices de salud pública que exigían alejar a los comensales de los restaurantes de los espacios 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 libre de autos y a las nuevas oportunidades de comer al aire libre

en el centro de la ciudad. El cierre, implementado con materiales de bajo costo y rápida instalación —como bolardos 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 de ese corredor.

La ciudad puso a prueba varias configuraciones diferentes durante este período. Inicialmente, se canalizó a los ciclistas hacia el centro de la calle en un concepto de vía compartida con los peatones; en la cuadra 500 se probó una configuración exclusiva para peatones sin bicicletas; posteriormente se estableció un carril exclusivo para bicicletas de 8 cuadras para separar a los ciclistas de los peatones. La cuadra 1200 se abrió al tráfico vehicular de un solo sentido en noviembre de 2023 para facilitar la bajada de pasajeros en el Teatro Granada. Se probaron iluminación decorativa y mesas y sillas públicas en varios tramos. Se realizaron cambios en el paisajismo para reducir la altura



plantas nativas de bajo perfil y la ampliación de la acera de ladrillo en áreas previamente ajardinadas se pusieron a prueba en la cuadra 1200 a partir de 2025. 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 volverse permanentes?

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

DISCUSIONES INICIALES DE PLANIFICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE L

Taller de diseño de la AIA

En el verano de 2020, la sección de Santa Bárbara del Instituto Americano de Arquitectos (AIA) organizó una charrette de diseño en la que participaron más de 160 profesionales del diseño para explorar conceptos para el corredor de State Street y el centro de la ciudad. La charrette 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.

UNA VISIÓN COMUNITARIA PARA *Downtown Santa Barbara*



AIA Santa Bárbara

CREAR PLAN MAESTRO ESTATAL

Taller de diseño
2020

RE: INVIGORATE
NVENT

BORRADOR ADMINISTRATIVO - NO DESTINADO A LA DISTRIBUCIÓN PÚBLICA

IMAGINE
PURPOSE



Subcomité de State Street

Aprovechando el impulso generado por el paseo peatonal y la charrette de la AIA, el Concejo Municipal estableció un Subcomité de State Street, integrado por tres concejales, para supervisar una campaña estructurada de 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, orientando las actividades de participación y 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 respaldar el cierre permanente de ciertas cuerdas 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). Se le encomendó al SSAC la tarea de orientar la elaboración del Plan Maestro, lo que incluía aportar ideas y recomendaciones sobre temas relacionados con el plan a medida que se desarrollara. El SSAC revisó conceptos, evaluó alternativas y perfeccionó las 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 en materia de movilidad, vitalidad económica, espacio público e inclusión, 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 la gestión y mejora del 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, el cual proporciona fondos provenientes 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 de la ciudad, y es un socio clave en dar forma a la revitalización continua de la zona. La DSBIA se ha mantenido activa durante todo el 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 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 1,100 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 distintos sectores industriales que se reúne mensualmente para investigar, analizar y tomar posiciones sobre temas que afectan a la comunidad—, la Cámara se ha involucrado directamente en asuntos que inciden en la salud económica y el futuro físico de State Street. La Cámara ha defendido constantemente políticas que apoyan un corredor del centro peatonal, comercialmente activo y económicamente resiliente.



Amigos de State Street

Amigos de State Street es una organización sin fines de lucro 501(c)(3) que inició su labor en 2020 con el objetivo de apoyar a la ciudad y a la comunidad en la reinvención de State Street. La organización ha mantenido una postura neutral con respecto al diseño de State Street, centrando sus esfuerzos en la participación comunitaria a lo largo del proceso de revitalización. Durante todo el proceso del Plan Maestro, Amigos de State Street ha servido de puente entre el personal municipal, las partes interesadas de la comunidad y el público en general. Los esfuerzos iniciales se centraron en apoyar el paseo peatonal mediante la orientación sobre la instalación de parklets, la colocación de macetas y mejoras realizadas por voluntarios. Posteriormente, el grupo coorganizó



una serie de conversaciones comunitarias, en las que reunió a negocios del centro, organizaciones sin fines de lucro, la comunidad artística, agentes inmobiliarios y defensores de la movilidad para recabar diferentes puntos de vista.

Friends of State Street también ha impulsado proyectos piloto, como el State Street Loop, un servicio gratuito de transporte en carritos de golf eléctricos que ofrece un servicio de transporte de ritmo lento a lo largo del paseo. La organización se asoció con el Jardín Botánico de Santa Bárbara en un proyecto piloto de plantas nativas y trabajó para revitalizar locales comerciales subutilizados, conectando a los propietarios con inquilinos creativos. Estos proyectos piloto recopilan datos y comentarios de la comunidad para orientar decisiones futuras.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

STRONG TOWNS SANTA BARRBARA

Strong Towns Santa Bárbara, una filial de voluntarios fundada en 2023, ha centrado su labor de promoción en el corredor de State Street y ha participado en el proceso del Plan Maestro desde el inicio. Las filiales de Strong Towns son grupos de voluntarios que colaboran con los gobiernos locales para impulsar un desarrollo peatonal, gradual y basado en el lugar. Strong Towns Santa Bárbara abogó por un paseo marítimo libre de tráfico automovilístico a lo largo de las cuadras 400 a 1300, con espacios exclusivos para el transporte público y las bicicletas.





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 el Plan Maestro debe integrarse.

La Plaza De la Guerra, designada como plaza pública en 1853, ha sido el centro simbólico de la ciudad de Santa Bárbara durante más de 170 años. La plaza ofrece una nueva oportunidad de revitalización a través de mejoras estructurales y estéticas diseñadas para atender mejor los eventos artísticos, culturales y cívicos a lo largo del año. Reviste especial importancia su integración en el diseño del Plan Maestro de State Street para enfatizar aún más un núcleo cívico cohesivo. Con más de 2,000 nuevas unidades de vivienda previstas en el centro de la ciudad, la Plaza De la Guerra se convierte en un espacio abierto esencial y debe incluir vegetación, sombra y un respiro

respiro frente a la densidad que la rodea. Dado que la plaza se encuentra a media cuadra de State Street y comparte el mismo núcleo cívico, ambos proyectos deben funcionar como un solo espacio cívico. Coordinar su construcción evita rondas consecutivas de perturbaciones en las mismas pocas cuadras.

Entre los proyectos de inversión relacionados se incluyen el paso subterráneo de State Street de Vision Zero, entre las calles Gutiérrez y Yanonali, que se completará en 2025; las mejoras a la Plaza de la Biblioteca, que se completarán en noviembre de 2024; y la Comisaría de Policía de Santa Bárbara, cuya finalización está prevista esté lista en 2027. El mercado de agricultores de los sábados también se reubicó con éxito en las cuerdas 0 de la calle Carrillo y las cuerdas 900–1000 de la calle State en septiembre de 2024, lo que aportó una importante dinamización semanal 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 para el futuro de la calle State.



EL PROCESO DEL PLAN MAESTRO DE LA CALLE STATE

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 peatonal 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 exhaustivo y deliberadamente inclusivo. Las actividades de participación comunitaria incluyeron más de 65 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 para el Plan Maestro han sido elaborados por la firma de diseño urbano Moule and Polyzoides, cuyo trabajo refleja la tradición del estilo neocolonial español. El plan emergente prevé que State Street



organizada en tres zonas distintas, incluido el núcleo cívico, muy apto para peatones, entre las calles Ortega y Carrillo, que cuenta con un paisajismo renovado y una cubierta arbórea que proporciona sombra, nueva textura y patrones de pavimento, aceras ampliadas con espacio para servicios y restaurantes al aire libre, y un centro tipo plaza preparado para servir como espacio de reunión comunitaria. Si bien cada distrito tiene su propio carácter, todos

tres comparten un enfoque coherente respecto al espacio público, de modo que la circulación y el movimiento se mantienen cohesivos de un extremo al otro del corredor. El diseño se hace eco deliberadamente 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.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



2 LA CALLE STATE HOY

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

State Street ha sido durante más de 110 años el centro comercial y peatonal de la ciudad, actuando tanto como columna vertebral económica como 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 de la ciudad: uso del suelo y forma urbana, distritos y carácter, movilidad, vitalidad económica, espacio público y dinamización, y contexto de planificación. Las condiciones actuales aquí descritas corresponden al año 2026. Esta sección identifica tanto las fortalezas duraderas que hacen que State Street sea resiliente, como los desafíos apremiantes que requieren una intervención coordinada.

PRO E SS ¿Es posible...? Sub -1Jt iltr,Is

1. Arts District

Este distrito es el centro neurálgico de la ciudad para distrito combinan la arquitectura histórica con actividades culturales y cívico,

- Galerías
- Espacios artísticos
- Teatro de Granada (1924)
- Teatro Arlington (1930)
- Museo de Arte de Santa Bárbara (1941)

2. Civic District

Este distrito ofrece una amplia variedad de estudios de artistas, galerías y teatros que incluyen restaurantes y bares, que ofrecen artes visuales y escénicas. de carácter degustaciones de vino y eventos especiales.

- Casa de la Guerra (1828)
- Adobe de Oreña
- Plaza de la Guerra
- Sala de la Ciudad de Santa Bárbara
- Santa Bárbara Press
- Edificio Balhoa (924)
- Paseo Nuevo

3. Entertainment District

En el corazón del centro de la ciudad, el de carácter

- Tiendas pequeñas
- Amplios restaurantes
- Mercadillos
- Bares
- Hotel Santa Bárbara (1872)



Área
comer
cial

202,320 sf

- 700 800 pies cuadrados en total

Parking
Stalls

1,367 parking

1,617 parking

1,008 parking

= 4,000 parking stalls TOTAL



MouleUPoiyzoides



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

ÁREA DE ESTUDIO

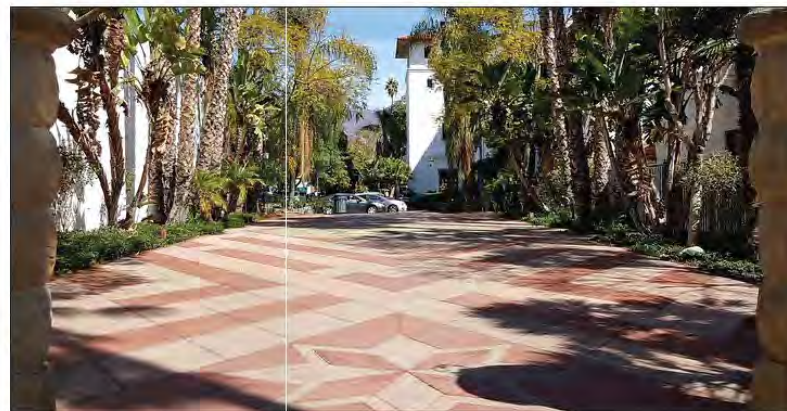
El área de estudio del Plan Maestro de State Street se centra en State Street y las cuadras circundantes del centro de la ciudad. Limita con las calles Anacapa y Chapala al este y al oeste, y con las calles Gutiérrez y Sola al sur y al norte. Esta zona abarca las cuadras 400 a 1300 de State Street, que constituye un corredor que se extiende a lo largo 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. Las calles transversales y los corredores de Chapala y Anacapa se tratan con menos detalle; la funcionalidad de State Street es la prioridad.

Con base en el análisis del área de estudio y los comentarios de la comunidad, existen tres distritos distintos a lo largo de la calle State, 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 todos los distritos son importantes, el Distrito Cívico y Comercial central es el área prioritaria para la intervención y la dinamización.



Distrito de entretenimiento: de la cuadra 400 a la 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 un frondoso dosel de árboles. Atrae a una mezcla diversa de residentes y visitantes, y generalmente se considera uno de los segmentos más prósperos y activos económicamente 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 cuadra 400 tiene una configuración diferente al resto de la Plaza, con aceras más estrechas y tráfico vehicular en ambas sentidos para facilitar el acceso de los servicios de emergencia al paso subterráneo de la Carretera 101 y a las calles Haley y Gutiérrez.



Distrito cívico y comercial:
De la cuadra 700 a la 900

Ubicado 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 y el Centro de Cine de Santa Bárbara. El distrito también alberga el mercado de agricultores certificados de Santa Bárbara, que se realiza los martes, y en Paseo Nuevo se llevan a cabo diversos mercados de arte. Aunque es el de carácter más cívico, ha tenido dificultades para dinamizarse, especialmente por las noches, cuando los comercios minoristas que predominan en el distrito están cerrados. El número relativamente reducido de restaurantes y de actividades nocturnas que atraen visitantes crea una notable falta de dinamismo que desconecta los extremos más activos del corredor. Al momento de redactar este informe, están abriendo en la zona varios negocios nuevos con horarios extendidos, lo que agrega una actividad nocturna muy bienvenida.



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 cuadra 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, y a solo una cuadra está el Teatro Lobero. 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, que incluye el Paseo del Arte del Primer Jueves, lo convierte en un destino regional y en una piedra angular de la identidad de State Street. La cuadra 1200 está actualmente abierta al tráfico vehicular 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 cuadra 1300 tiene una configuración diferente que el resto del Área de Estudio de State Street, con aceras estrechas de concreto, estacionamiento paralelo a la calle en ambos lados y la calle Arlington que divide en dos la cuadra de State Street.

USO DEL SUELO



EDIFICIOS CÍVICOS Y EMBLEMÁTICOS



ESTACIONAMIENTO



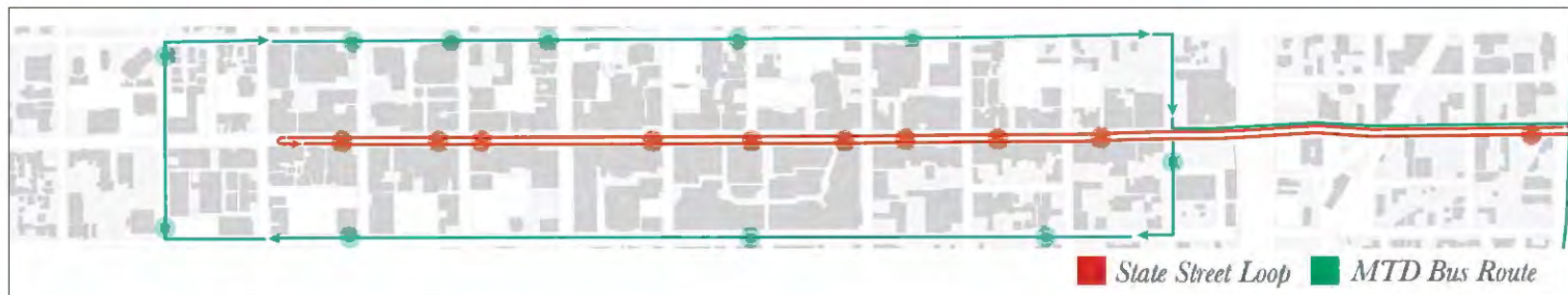
ACCESO A LOS SERVICIOS DE LOS EDIFICIOS



ESPACIOS ABIERTOS Y PAISAJE URBANO

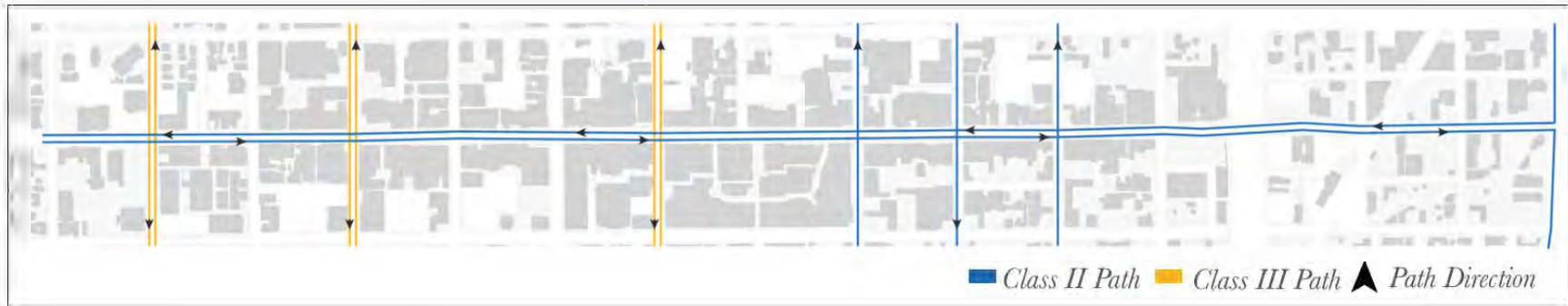


TRANSPORTE PÚBLICO



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

RED DE CICLOVÍAS



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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 LA CALLE

« »

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, como lo era antes de la pandemia de COVID-19, a convertirse en un paseo centrado en los peatones y las bicicletas, en línea con una visión urbana a largo plazo. Un rediseño exitoso debe conciliar las exigencias, a menudo contrapuestas, de la movilidad, la vitalidad económica y la forma urbana, al tiempo que preserva su encanto histórico.

También debe reflejar la visión de la comunidad y dar prioridad a los intereses cívicos, con equilibrio y audacia.

Uso del suelo

El área de estudio está zonificada predominantemente 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 prioridad habitacional 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 mayor uso intensivo de la ciudad, y la mayoría de las parcelas permiten la gama más amplia de usos comerciales.

La mayoría de los edificios en el área de estudio son de un solo piso o de dos pisos, con una concentración de edificios de varios pisos entre las cuadras 700 y 1100 de State Street. Siete edificios alcanzan cinco pisos o más, entre ellos el Teatro Granada, el Edificio Balboa y el Hotel Santa Bárbara. Dada la densidad permitida, llama la atención la prevalencia de edificios de baja altura es notable y probablemente refleja la dificultad del proceso de obtención de permisos, particularmente para propiedades con designación histórica. Los edificios y las entradas se concentran a lo largo de State Street, creando un

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.





frente de calle casi continuamente activo. La estrecha anchura de los edificios, las frecuentes entradas, los escaparates y los patios crean un ambiente callejero atractivo y animado.

Los locales comerciales 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 1100 a 1300—. Esto plantea un desafío de dinamización estructural: la relativa ausencia de actividades orientadas a la noche en las cuadras centrales

700 a 900 genera una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor, especialmente después de horario comercial. Hay bancos y oficinas, con cuatro bancos en funcionamiento a lo largo de State Street entre las calles De La Guerra y Sola, y cinco edificios con



fachadas de oficinas en el piso de planta baja a lo largo de la calle State, entre las calles Cota y Victoria. Será importante encontrar oportunidades para dinamizar las grandes fachadas de los edificios y limitar la futura concentración de bancos y oficinas a lo largo de las fachadas clave a medida que evolucione el panorama 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 2026, existen menos de 420 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 flujo constante de peatones y definen la identidad del corredor. El Teatro Granada, el Teatro Arlington y el Teatro Lobero son importantes escenarios 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 de blanco, azulejos esmaltados tradicionales y fachadas ornamentadas que distinguen a State Street como una de las calles principales históricas más coherentes de los

Estados Unidos. La designación del Distrito de El Pueblo Viejo rige la revisión de diseños para futuras mejoras y establece las normas 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 existente en el centro sigue siendo sorprendentemente baja. El Elemento 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 2024, establece las bases normativas para el crecimiento de la vivienda en toda la ciudad.

El Elemento de Vivienda aborda la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de Santa Bárbara, que asciende a 8,001 unidades para el ciclo de planificación 2023–2031, lo cual representa un aumento significativo con respecto a ciclos anteriores y refleja la respuesta del estado a la crisis de vivienda en California. Cabe destacar que 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, con base en el análisis de terrenos disponibles y subutilizados. Esto representa una oportunidad significativa para aumentar la población residencial del centro, pero es necesario tener en cuenta que hacer realidad ese potencial requerirá inversión pública estratégica, apoyo normativo y decisiones coordinadas sobre el uso del suelo a lo largo y en las cercanías de State Street.

Si no es necesario replantear la zonificación y esta ya puede dar cabida al número de unidades que exige el Estado, entonces hay otros factores en juego. Persiste una falta de desarrollo habitacional, con aproximadamente 863 de las 8,001 unidades autorizadas en la ciudad (alrededor del 11 por ciento), la mayoría de las cuales son unidades de vivienda accesorias. La remodelación del centro comercial Paseo Nuevo representa

una importante oportunidad de vivienda a corto plazo a lo largo de State Street, con aproximadamente 100 unidades de alquiler en el antiguo sitio de Nordstrom, incluyendo un 10 % de unidades asequibles con restricciones de ingresos propuestas. Más proyectos de reurbanización como esta, con esa densidad y realizadas en colaboración con la ciudad, seguirán siendo fundamentales para la revitalización del centro.

La municipalidad es uno de los mayores propietarios del centro de la ciudad y posee varias parcelas como parte de su programa de estacionamiento en el centro. Actualmente, las áreas de estacionamiento no se aprovechan al máximo, y los estacionamientos a cielo abierto existentes representan una oportunidad potencial para crear viviendas adicionales, en particular unidades asequibles. Esto podría lograrse sin reducir la oferta de estacionamiento existente en cada parcela, al integrar el estacionamiento como parte del desarrollo de un nuevo edificio. Este modelo de desarrollo con derechos aéreos o de tipo podio sobre estacionamientos de propiedad pública es coherente con los objetivos del Elemento de Vivienda y con el Fondo Fiduciario Local de Vivienda, creado en 2024 para ayudar a financiar la construcción de viviendas asequibles. La reurbanización de los estacionamientos de propiedad municipal subutilizados podría cumplir múltiples objetivos públicos al mismo tiempo: aumentar la oferta de vivienda en el centro de la ciudad, ofrecer unidades con restricciones de ingresos, dinamizar las parcelas subutilizadas y generar ingresos a largo plazo para la ciudad.

Presencia educativa e institucional

El centro de la ciudad se beneficia de las instituciones que atraen a personas de manera regular, en lugar de solo los fines de semana o para eventos. La educación superior es



la oportunidad más clara, y varias instituciones ya se han comprometido con el corredor.

UC Santa Bárbara. En enero de 2025, la universidad adquirió un portafolio de uso mixto cerca de las calles State y East Gutiérrez: el antiguo edificio de Staples de 18,000 pies cuadrados ubicado en el 410 de la calle State, Reid's Appliances en la esquina de Anacapa y East Gutiérrez, y el complejo de apartamentos Soltara, de reciente construcción. Las unidades de Soltara sirven como viviendas de alquiler para el personal y el cuerpo docente del campus, y Reid's permanece en el lugar gracias a su contrato de arrendamiento de cinco años. Esta es la primera presencia permanente de la UCSB en el centro de la ciudad. Aún se está determinando el uso del local del 410 de la calle State; la universidad abrió el espacio a comentarios del público durante marzo de 2026. Entre los usos propuestos hasta la fecha se incluyen un espacio para eventos y espectáculos, oficinas de coworking, un espacio de creación o centro de innovación, e instalaciones para reuniones y conferencias.

Además, en agosto de 2026, la UCSB anunció que había firmado un contrato de arrendamiento maestro para el edificio de apartamentos de 36 unidades recién construido en el 219 E Haley Street, destinado a vivienda para el cuerpo docente y el personal.



Academia de Música del Oeste. La Academia adquirió el 901 de State Street, en la esquina con Canon Perdido en junio de 2025, con planes de convertirlo en un centro de educación musical y participación comunitaria. La Comisión de Planificación aprobó por unanimidad un aumento de altura para el proyecto en junio de 2026, lo que permitió la conversión del edificio de dos pisos en un centro de tres niveles con una sala de espectáculos, estudios de enseñanza y ensayo, oficinas y un espacio para eventos en la azotea. El edificio se encuentra a una cuadra del Teatro Lobero, junto al Distrito Histórico de las Artes.

Westmont College. Westmont ha construido su campus en el centro de la ciudad de manera gradual en la calle Anapamu. alquiló espacio en el edificio de la Fundación Hutton Parker, ubicado en el 26 West Anapamu, durante varios años antes de comprar el edificio de tres pisos en 2020; posteriormente, adquirió un segundo edificio en el 29 West Anapamu, al otro lado de la calle. El renovado Centro Keith alberga ahora la serie de conferencias «Westmont Downtown»



, el programa de enfermería Grotenhuis, el Centro de Tecnología, Creatividad e Imaginación Moral, y un programa de certificación de poslicenciatura, con otros programas de salud afines en desarrollo.

Santa Barbara City College

El SBCC ha tenido una presencia en el centro de la ciudad durante casi una década en la calle Anacapa 525, a una cuadra de State. La Fundación SBCC compró un edificio de 6,500 pies cuadrados, y la Academia de Cosmetología y el programa de esteticistas de la universidad se trasladaron desde una sede más pequeña cerca de Goleta. El programa se está reubicando a un espacio más amplio, de aproximadamente 13,000 pies cuadrados, en la cuadra 400 de State Street.

La academia funciona como un salón de belleza en funcionamiento abierto al público, donde los estudiantes practican con clientes bajo la supervisión del cuerpo docente y cuentan con salones de clase en el piso superior. El modelo incluye un programa de formación profesional que requiere espacio a nivel de la calle, atrae a clientes sin cita previa entre semana y mantiene a los estudiantes en el centro de la ciudad con horarios de jornada completa.



Centro Cinematográfico McHurley del SBIFF

El Festival Internacional de Cine de Santa Bárbara cuenta ahora con una sede permanente en el centro de la ciudad, en el 916 de State Street. En octubre de 2024, el SBIFF firmó un contrato de arrendamiento a largo plazo con la ciudad para el antiguo cine Fiesta Five y reconstruyó el espacio. El centro, que cuenta con cinco salas, abrió sus puertas en febrero de 2026 y es la primera instalación de la organización que funciona todo el año, tras cuatro décadas de alquilar recintos. Se espera que las proyecciones anuales pasen de unas 1,000 a más de 6,000, con películas que se proyectarán a diario y no solo durante el festival.

Yardi Systems en Paseo Nuevo

Yardi Systems está trasladando sus oficinas corporativas desde Goleta al antiguo edificio de Macy's en las calles State y Ortega. La reubicación trae al centro de la ciudad a unos 600 empleados, de los cuales varios cientos se encuentran en las instalaciones en un día cualquiera. Las oficinas ocupan el piso superior, mientras que la planta baja está destinada a locales comerciales y espacios para reuniones. Las conferencias de Yardi generaron al menos 5,000 pernoctaciones en hoteles locales el año pasado —una actividad de visitantes que genera el impuesto de ocupación transitoria, una de las mayores fuentes de ingresos del fondo general de la ciudad.



Consejo Ambiental Comunitario

El Consejo Ambiental Comunitario (CEC) trasladó su sede al 1219 de State Street, frente al Granada, en 2021, y el Hub abrió sus puertas en 2023. La organización acondicionó el espacio y ahora subarrenda un local adyacente en el segundo piso al Santa Barbara News Press, así como algunas oficinas pequeñas en el primer piso a otras organizaciones sin fines de lucro locales, entre ellas Friends of State Street. La planta baja funciona como el Centro Ambiental (Environmental Hub), un espacio modular para eventos que se alquila para reuniones, y cuyos ingresos por reservaciones financian los programas del CEC. El Centro también organiza proyecciones públicas gratuitas y conferencias.

Oportunidades para seguir avanzando. Las organizaciones sin fines de lucro más grandes, las fundaciones, las organizaciones culturales y las agencias públicas ofrecen un beneficio similar en cuanto a la población diurna. La ciudad puede apoyar estas iniciativas mediante la coordinación con los propietarios sobre la disponibilidad de espacios disponibles, el acercamiento directo a los líderes de las instituciones, una zonificación que permita claramente usos institucionales en locales comerciales y un proceso acelerado de otorgamiento de permisos que fomente este tipo de desarrollo.

En conjunto, estos compromisos representan un cambio en quiénes son los pilares de las cuadras del centro de la ciudad. Ellos



también apuntan a la reutilización de espacios comerciales difíciles de alquilar que generan actividad durante el día de lunes a viernes y que cuentan con plazos de arrendamiento más largos que la mayoría de los inquilinos de locales comerciales.

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 se relacionan. Este papel se ha fortalecido en los últimos años a medida que se han ampliado los programas y las actividades en el Paseo Marítimo. State Street es a la vez un espacio público cívico, un destino recreativo, un centro cultural y un espacio de reunión social que atiende 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 lleva a cabo semanalmente los martes por la tarde y los sábados por la mañana, y 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 comunitario 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 concentraciones 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 sin autos durante la pandemia de COVID, se generó un conflicto estructural con los desfiles. Tradicional



grandes desfiles, 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 carruajes, carretas, 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 la realización de desfiles o eventos en el centro de la ciudad si el evento cumple con ciertos parámetros por razones de seguridad (por ejemplo, sin vehículos motorizados/solo a pie, sin animales, etc.), y se debe realizar una evaluación adicional para que algunos de estos desfiles regresen a State Street, cuando sea factible.

3. Espacios 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 realizarse en State Street. Los asientos al aire libre, las zonas con macetas y los tramos abiertos del paseo ofrecen lugares para que los residentes se queden un rato, se reúnan con amigos y participen 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 la calle State como espacio recreativo, incluyendo para caminar, andar en bicicleta, correr 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 autos ofrece mayor comodidad, accesibilidad y seguridad. Sin embargo, garantizar que el espacio sea acogedor para todos requiere una atención constante al diseño, la programación, el mantenimiento y el manejo 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 de 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 retos económicos se encuentran:

- El impacto del comercio electrónico: El rápido crecimiento de las compras en línea ha provocado el cierre de tiendas ancla tradicionales, como Macy's (2017), Staples (2018), Saks Fifth Avenue (2019) y Nordstrom (2020). Para 2026, las ventas en línea representaban aproximadamente el 16,9 por ciento de todo el comercio minorista de EE. UU.
- Alta percepción de desocupación: La tasa de desocupación en el segundo trimestre de 2026 fue del 12,45 %, pero la tasa de desocupación percibida bajó al 8,84 %, debido a que se excluyeron los espacios ocupados por tiendas temporales o los espacios arrendados que aún no han abierto. Si bien la desocupación subyacente en el sector minorista (excluyendo los locales vacíos de tiendas ancla) se encuentra cerca del rango saludable de entre el 5 y el 10 por ciento, la percepción de desocupación, que se ve 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 sus máximos históricos, y la prolongada incertidumbre en torno a la configuración permanente de la Promenade disuade a 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 cual constituye un desajuste estructural que no puede resolverse simplemente llenando los espacios existentes con más comercios. Este desajuste debe corregirse convirtiendo el espacio comercial en desarrollos de uso mixto, oferta de vivienda y/espacio de oficinas. Al momento de redactar este Plan Maestro, aproximadamente 300,000 pies cuadrados de espacio comercial en Paseo Nuevo se están convirtiendo en usos residenciales y de oficinas.
- Pérdida de población de oficinas: Antes de la pandemia, la ciudad albergaba aproximadamente 23,000 empleos ubicados en el submercado del centro de la ciudad. El cambio hacia el trabajo híbrido ha reducido significativamente esta población diurna.
- Déficit de vivienda: Con menos de 420 unidades residenciales en el área de estudio, State Street carece de la base de residentes durante todo el año que estabilizaría la demanda, respaldaría el comercio minorista que atiende al vecindario y reduciría 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 ineficientes para los formatos minoristas modernos; además, el código de construcción actual limita su subdivisión o uso alternativo, lo que aumenta los costos efectivos de ocupación.
- Usos de planta baja con poca actividad: Un factor importante que contribuye a la percepción de desocupación en State Street no se limita a los locales comerciales vacíos. Los usos de planta baja como oficinas y bancos también disminuyen la vitalidad de la calle al presentar fachadas opacas, esmeriladas, o fachadas opacas que eliminan la conexión visual entre el interior y la acera. A diferencia de los locales comerciales activos, estos usos generan poco o ningún tráfico peatonal, tiempo de permanencia de los transeúntes o interés por los escaparates. El efecto es más pronunciado en las esquinas, donde la pérdida de actividad es visible desde dos frentes de calle al mismo tiempo, lo que agrava la sensación de vacío en la cuadra y reduce la sensación general de dinamismo 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 las rentas actuales del mercado o invertir en mejoras para los inquilinos con el fin de atraer A pesar de los nuevos usos, algunos propietarios siguen conservando propiedades desocupadas o infrautilizadas con la esperanza de que se restablezcan las tasas de renta históricas, algo que es poco probable que el mercado actual permita. En virtud de la Proposición 13, las propiedades que se han mantenido durante décadas tienen valores catastrales muy por debajo del valor de mercado actual, por lo que los costos de mantenimiento anuales son modestos en comparación con el valor de la propiedad. La venta da lugar a una nueva tasación para el comprador y al reconocimiento de las ganancias de capital para el vendedor, mientras que mantener la propiedad aplaza esa obligación y conserva una base de cálculo actualizada para

herederos. Las pérdidas operativas derivadas de los locales desocupados pueden contrarrestar los ingresos procedentes de otras propiedades. Las condiciones de financiamiento también pueden desalentar el arrendamiento: un contrato de arrendamiento firmado por un monto inferior al alquiler previsto en la evaluación de la propiedad puede reducir el valor de tasación y complicar la refinanciación, lo que hace que un arrendamiento por debajo del precio de mercado resulte más costoso para el propietario que mantener el local desocupado. En conjunto, estas condiciones significan que mantener un local comercial desocupado puede ser financieramente racional para un propietario individual, incluso cuando la desocupación prolongada impone costos reales al corredor comercial circundante. Este patrón de inacción especulativa crea brechas persistentes en el tejido comercial del corredor, suprime el incentivo para adaptar las propiedades a los formatos minoristas contemporáneos, y elimina de hecho del mercado activo de arrendamiento espacios en planta baja que, de otra manera, serían viables.

Fortalezas: Las ventas minoristas por establecimiento aumentaron por encima de los niveles previos a la pandemia en 2021 y han seguido aumentando cada año hasta 2026, una tendencia que se espera que continúe. El gasto turístico en el condado de Santa Bárbara alcanzó los 2,3 mil millones de dólares en 2025, con más de 700 millones de dólares destinados a servicios de alimentación y comercio minorista. Se estima que el sector sin fines de lucro de las artes y la cultura 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 las grandes tiendas 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 incomparables activos culturales, históricos y experienciales de Santa Bárbara, al tiempo que



diversifica los usos del suelo y reduce la dependencia de los mercados minoristas y de oficinas, que son 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 del 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, con más de 2,500 bicicletas y 10,000 peatones que transitan por State Street en un día laborable normal a partir de 2026. La distribución poco definida de los modos de transporte dentro del entorno compartido del paseo marítimo genera fricciones, particularmente con las bicicletas eléctricas que circulan a gran velocidad por las zonas peatonales

Espacios dominados. Se recomienda separar a los peatones y 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 vehicular 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.
- Visibilidad del transporte público: el funcionamiento del servicio de transporte eléctrico (State Street Loop) pasa desapercibido visualmente en el entorno actual de la calle; se necesita mejorar la señalización, las paradas, la regularidad de los horarios, la disponibilidad diaria del servicio y la identidad visual.

- Señalización de estacionamientos: el acceso a los estacionamientos del centro de la ciudad y a los negocios adyacentes a las estructuras de estacionamiento no está señalizado de manera consistente, lo que presenta oportunidades para orientar mejor a los visitantes que no están familiarizados con el sistema.
- Longitud del corredor: con una milla de longitud, State Street supera la distancia cómoda para recorrer a pie para muchos usuarios, lo que subraya la necesidad de un servicio de transporte público confiable y frecuente todos los días de la semana que conecte el corredor de un extremo a otro.

Experiencia al conducir

Antes de la COVID, State Street funcionaba 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 que los conductores dieran una vuelta. La utilidad real de conducir era insignificante, ya que no había estacionamiento en la calle en State Street entre las calles Gutiérrez y Victoria. Cuando se abrió al público el paseo temporal de State Street

y ciclistas, el nivel de congestión de tráfico que se sumó a las calles paralelas Chapala y Anacapa no alteró el nivel de servicio. Las calles Chapala y Anacapa son las vías en dirección norte y sur que transportan el tráfico en el centro de la ciudad y se 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, cuentan actualmente con estacionamiento en la vía pública y permiten operaciones comerciales de carga y descarga. El acceso de vehículos para entregas y operaciones comerciales de carga y descarga en la calle State está limitado actualmente a las horas de la mañana, antes de las 10:00 a. m., y ha estado restringido a ese horario desde antes de la pandemia de COVID.

Estacionamiento

El sistema de estacionamiento del centro de la ciudad se inició en 1963 y se expandió durante los siguientes más de 30 años; ofrece estacionamiento público en toda el área de estudio. Está compuesto por 12 instalaciones operadas por la ciudad (cinco estacionamientos de varios pisos y siete estacionamientos a cielo abierto, uno de los cuales se encuentra fuera del área de estudio) y un estacionamiento público de varios pisos operado por el sector privado en el centro comercial Paseo Nuevo. Todas las áreas de estacionamiento se encuentran

a una cuadra de State Street. Una vez estacionados, los visitantes se desplazan por 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 prolongadas, 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 6:00 p. m. para permitir el estacionamiento nocturno de los residentes.

La creación del paseo temporal de State Street en 2020 no generó un aumento apreciable en la congestión del tráfico en las calles aledañas, 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 la plaza de State Street, mientras que 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 cambiaron los patrones de visita al centro de la ciudad, 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 dispuesto en una cuadrícula con cuadras que miden aproximadamente 500 pies, 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 a un edificio aproximadamente cada 40 pies 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, por lo general, ocho pies de ancho, con espacio adicional para zonas verdes, bancos, estacionamientos para bicicletas, alumbrado público y otros servicios públicos. Cada cuadra de State Street cuenta con un

cruce peatonal en medio de la cuadra. Las intersecciones cuentan con semáforos e incluyen cruces peatonales marcados, lo que permite cruces seguros y accesibles en puntos clave de la red. A través de la participación comunitaria y en consonancia con el Plan Maestro Peatonal, se confirmó que es 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 senderos acogedores y patios que se adentran en el interior de las cuadras del centro, detrás de las fachadas principales que dan a la calle. Solo a lo largo de State Street hay dieciséis entradas a los paseos, con conexiones adicionales en las calles transversales. Los paseos más concurridos están bordeados de tiendas y cafés con escaparates y mesas al aire libre que se abren a patios frondosos y protegidos. Esta red es poco común 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 brinda 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 cuerdas 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 capas, y se debería completar un plan de paseos en conjunto con el Plan Maestro de State Street y el proyecto de revitalización de la Plaza De La Guerra.

Experiencia en bicicleta

State Street funciona como la columna vertebral de la red ciclista de toda la ciudad, proporcionando una ruta continua desde la Carretera 154 hasta Stearns Wharf. Los carriles para bicicletas en las calles Cota, Ortega y Haley se conectan con State Street en 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 ciclistas 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 en un extremo del área de estudio del Plan Maestro de State Street. En 2025 también se agregaron carriles para bicicletas protegidos en el paso subterráneo de State Street entre las calles Guitierrez y Yanonali, lo que fortaleció la conexión entre el centro de la ciudad y la zona ribereña.

Desde 1992, la calle State en el centro de la ciudad ha contado con dos carriles para bicicletas en la vía. Desafortunadamente, se registraba un patrón frecuente de choques debido a que los vehículos que giraban a la derecha chocaban contra los ciclistas en las intersecciones. El paseo temporal de la calle State (State Street Promenade) fue inicialmente compartido entre peatones y ciclistas, pero surgieron conflictos entre ambos 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, dejando espacio para los peatones en los acotamientos y en las aceras existentes. El número y la gravedad de los choques entre vehículos y bicicletas han disminuido desde que se inauguró el paseo, principalmente porque el paseo



elimino el conflicto de los giros a la derecha. Dado que la calle State en el centro de la ciudad no cuenta con estacionamiento para vehículos ni entradas de garaje, ha proporcionado un entorno seguro para que los ciclistas de todas las edades disfruten del centro de la ciudad, incluso antes de que la calle se cerrara al tráfico vehicular. Fomenta las interacciones sociales saludables 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 2,500 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 se establezca una separación entre 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 los destinos del 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 autobús que ofrece el Distrito Metropolitano de Transporte (MTD). El Centro de Transporte del Centro, ubicado en la calle Chapala, a una cuadra al oeste de las calles Carrillo y State, funciona como el eje de la red de transporte, con rutas que conectan el centro con 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. Sin embargo, actualmente no existe la conexión entre el Centro de Tránsito del Centro y la estación de Amtrak en la calle State, y esta debería completarse.

Desde 1991 hasta 2020, los autobuses eléctricos de MTD operaron entre el centro de la ciudad y los barrios de Waterfront,



con múltiples paradas a lo largo de State Street. Estos autobuses permitían a los visitantes estacionarse una sola vez y desplazarse libremente entre las zonas comerciales y los destinos sin tener que mover su vehículo. Inmediatamente antes de la pandemia de COVID-19, 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 p. m. 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 de la temporada de verano, entre el Día del Trabajo y el Día de los Caídos, el servicio de transporte del centro de la ciudad operaba cada 15 minutos, y el servicio de transporte de la zona costera, 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 del Ayuntamiento 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 tiendas 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 82 036 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 malecón. En abril de 2020, la ciudad suspendió el servicio debido a que no contaba con fondos suficientes para mantenerlo y, posteriormente, la inauguración del Paseo de la calle State.

Desde el fin de la pandemia, la demanda de la comunidad para que se restablezca el servicio de transporte entre el centro y el Waterfront ha sido elevada. El Plan de Transporte de Corto Plazo de MTD, elaborado a través de



amplia participación comunitaria en 2021 y 2022, identifica un servicio circular combinado entre el centro y la zona costera como una prioridad clave. El servicio circula por las calles Anacapa y Chapala, entre las calles Gutiérrez y Sola , y vuelve a conectar el centro de la ciudad con la zona costera durante los meses de verano, de viernes a domingo.

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 la calle State en vehículos eléctricos tipo carrito de golf, como una 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 al aire libre ofrecen una experiencia diferente a la de un autobús, ya que los pasajeros viajan al aire libre, pueden observar el corredor a medida que pasan y pueden subir y bajar en paradas fijas sin la sensación de un viaje en transporte público con horario fijo. Los carritos más pequeños facilitan el acceso por la calle State desde el centro de la ciudad hasta la zona costera, mientras que los autobuses más grandes del centro y la zona costera ayudan a conectar al público con State Street desde los destinos más importantes de ambos lugares.

Seguridad vial

La ciudad de Santa Bárbara es una ciudad «Visión Cero», comprometida a eliminar todas las muertes y lesiones graves en las vías de la ciudad para el 2030. En 2018 se completó un análisis integral de colisiones en toda la ciudad como parte de la Estrategia Visión Cero adoptada por el Concejo.

Antes de la pandemia, la zona del centro de State Street presentaba un patrón documentado de accidentes que involucraba a vehículos que giraban a la derecha y ciclistas en las intersecciones, así como un elevado número de atropellos a peatones. Cuando State Street se transformó en un entorno para peatones y ciclistas en mayo de 2020, estos conflictos se redujeron. Los resultados en materia de seguridad han sido significativos: al comparar los cinco años previos al cierre (de 2015 a 2019) con el período posterior (de 2020 a 2025), el promedio anual de accidentes en el centro de la ciudad que involucraron a peatones o ciclistas se redujo de 36 a 9, y el promedio anual de lesiones por choques se redujo en un 50 %. Esta reducción refleja el beneficio directo para la seguridad que supone eliminar los conflictos entre vehículos y ciclistas o peatones.



Necesidades de acceso de servicios

El acceso de vehículos de servicio, incluyendo entregas comerciales, recolección de basura y vehículos de construcción, se ha mantenido en general constante desde la creación del paseo temporal de State Street. El Título 10 del 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, y esta restricción ya existía antes del cierre de State Street al tráfico vehicular.

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 brinda a los camiones de entrega mayor flexibilidad para cargar y descargar a lo largo de la acera en lugar de estar limitados



a las zonas de carga designadas. Los bolardos magnéticos 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 durante 30 minutos y la subida y bajada de pasajeros durante 3 minutos en todo momento.

Un aspecto a considerar en el diseño de la calle State es mantener el acceso para que continúen las operaciones de carga y descarga en las primeras horas de la mañana o al final de la noche. Si bien las calles adyacentes en dirección norte-sur y este-oeste se encargan del tráfico principal, se debe mantener el servicio en la calle State, ya que no hay callejones inmediatamente adyacentes a ella. El acceso de emergencia a lo largo de la calle State se mantendrá en todo momento mediante el uso de bolardos retráctiles, lo que permitirá a la policía, los bomberos y otros servicios de emergencia ingresar de inmediato al corredor las veinticuatro horas del día.



Paisaje

El paisaje urbano actual refleja múltiples mejoras realizadas a lo largo de 50 años 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 de tiendas que dan vida a las fachadas de los edificios, así como amplias áreas de plantación que sirven de separación con la calzada. El carácter general de las plantaciones a lo largo de State Street, en el centro de la ciudad, se ajusta a las convenciones paisajísticas municipales del sur de California de las décadas de 1960 y 1970. Esa 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 está desactualizado, lo que requiere un mantenimiento continuo y significativo. La plantación irregular, los elementos de paisajismo inerte desgastados y el mantenimiento inconsistente crean una impresión visual fragmentada en varios tramos. Las plantaciones elevadas de forma irregular en algunos lugares interrumpen la continuidad peatonal. Varios

A lo largo de todo el corredor hay árboles ejemplares de gran madurez y valor para la comunidad que deben conservarse en cualquier rediseño futuro; sin embargo, el resto de las especies arbóreas a lo largo de State Street carecen de uniformidad y no se ha identificado específicamente ninguna especie de árbol urbano para State Street. La impresión general

es la de un paisaje urbano que, si bien es funcional, no ha sido 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 requiere una atención integral. Los principales problemas paisajísticos incluyen:

- Condición y mantenimiento: el paisaje urbano actual está deteriorado y requiere un mejor mantenimiento continuo para reflejar la calidad de un corredor cívico 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 da la impresión de un paisaje urbano aleatorio y sin planificación, en lugar de un diseño coherente.
- Continuidad peatonal: las plantaciones elevadas de manera irregular en algunos lugares interrumpen la continuidad del movimiento peatonal y la accesibilidad. Además, las plantas que superan los dos pies de altura bloquean la vista desde la acera hacia el otro lado de la calle y hacen que la acera se sienta aislada.
- Conservación de árboles ejemplares: a lo largo del corredor hay numerosos árboles ejemplares maduros que representan un importante valor ecológico y estético y que deben protegerse en cualquier rediseño.
- Carácter indiferenciado: actualmente, el paisaje urbano es 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.



Infraestructura civil: Pavimentación y drenaje

La infraestructura física de State Street refleja décadas de inversiones incrementales y reparaciones puntuales, en lugar de una estrategia integral. Entre los principales problemas de ingeniería civil se incluyen:

- Inundaciones: la calle ha sufrido inundaciones durante las recientes lluvias invernales, lo que pone de manifiesto 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 ciclistas y peatones que ahora alberga.



- Condición 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 de los ladrillos 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 una de sus mayores fortalezas, existen brechas significativas en la programación, la infraestructura y la gestión que limitan el pleno desarrollo de esta función. Entre los problemas clave se incluyen:

1. Mercado de agricultores

El mercado de agricultores es una de las iniciativas 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 dar cabida de manera explícita al mercado de agricultores y reforzarlo 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, mantener la flexibilidad operativa para albergar eventos cívicos importantes requerirá decisiones de diseño deliberadas con respecto a los materiales de superficie, la ubicación de los servicios públicos y el cierre temporal , así como una distinción entre los tipos de eventos que pueden realizarse a lo largo de State Street y los que pueden llevarse a cabo en otras ubicaciones del centro de la ciudad. El equilibrio entre lo permanente



Los elementos de diseño urbano y la flexibilidad operativa para eventos constituyen un desafío clave de diseño. Reconociendo esto, este Plan Maestro propone la creación de un grupo de trabajo interdepartamental, que incluya a representantes del Departamento de Policía, el Cuerpo de Bomberos y otros departamentos municipales pertinentes, 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 ruta clara y predecible para futuras reuniones en el corredor, asegurando que las tradiciones cívicas de Santa Bárbara puedan seguir celebrándose de manera segura y exitosa a medida que la calle evoluciona.

3. Espacio para reuniones y encuentros

A pesar de la importancia de State Street como lugar de reunión, actualmente carece de una plaza pública o un parque emblemático y exclusivo directamente en el corredor. La revitalización prevista de la Plaza de la Guerra y la peatonalización de la calle De la Guerra comenzarán a subsanar 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 se conecte directamente con State Street y se convierta en el corazón cívico del centro de la ciudad.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



3



3

E PARTICIPACIÓN COMUNITARIA



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



Al ser 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 se diseñó 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 asisten a las 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 en inglés y español.

MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

El proyecto atrajo una amplia participación gracias a los anuncios de reuniones y las actualizaciones del proyecto difundidos a través de diversos métodos de divulgación, entre ellos un sitio web dedicado al proyecto con más de 60 000 visitas, una cuenta de Instagram, campañas 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 espacios tradicionales como jornadas de puertas abiertas y talleres, así como en entornos más locales, tales como escuelas, supermercados, parques y otros lugares populares del vecindario. Ejercicios interactivos, actividades de teñido tie-dye, una biblioteca al aire libre «itinerante», exhibiciones artísticas de luces, eventos de baile, una exposición de arte y más mantuvieron el proceso divertido y estimularon nuevas ideas. Los eventos de activación callejera en la misma State Street permitieron a los participantes reflexionar sobre conceptos de diseño en el espacio, 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 llevaron a cabo dos eventos públicos presenciales en un local comercial desocupado a lo largo del corredor de State Street, con más de 1,000 asistentes. Estos eventos contaron con exhibiciones informativas, actividades interactivas de mapeo y grupos pequeños



debates. Se organizaron eventos tanto durante el día como por la noche para maximizar la participación.

- Talleres de diseño: Se llevaron a cabo tres talleres de diseño presenciales en un local comercial desocupado de la calle State Street, a los que acudieron más de 500 personas para participar. Estos eventos incluyeron una presentación y debates en grupos pequeños. Para fomentar una amplia participación, los eventos ofrecieron servicio gratuito de guardería en el lugar, materiales en inglés y español, y traductores de habla hispana. Uno de estos eventos estuvo dirigido específicamente a arquitectos y diseñadores locales. Una alianza con el Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara marcó la pauta para un pensamiento creativo en materia de diseño, con la presentación de una exposición de arte, proyecciones nocturnas en el edificio y una presentación del State Street Ballet, todo ello en conjunto 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

facturas de servicios públicos, la radio y las redes de socios comunitarios, y llegó a más de 5,700 encuestados únicos.

- Grupos focales de partes interesadas: Se llevaron a cabo discusiones en grupos focales con grupos específicos, entre ellos, propietarios de negocios y comerciantes del centro de la ciudad, propietarios de inmuebles, residentes de vecindarios adyacentes a State Street, ciclistas y usuarios de transporte activo, usuarios del transporte público, jóvenes, , empresas de hotelería y turismo, organizaciones de desarrollo profesional, organizaciones de servicio, profesionales del sector inmobiliario y proveedores de servicios sociales que atienden a poblaciones vulnerables.
- Eventos de participación espontáneos: Con el fin de conectarse con los miembros de la comunidad en lugares convenientes para sus rutinas diarias, el equipo del proyecto implementó un enfoque de "interceptación" fomentando conversaciones informales con los miembros de la comunidad en destinos y eventos populares, tales 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, el



Las fiestas de barrio mensuales de la Organización del Centro, el Centro de Orientación Vecinal y el Mercado de Agricultores Certificado de Santa Bárbara, que se realiza los martes y sábados . A través de una colaboración con la Biblioteca Pública de Santa Bárbara, se organizaron eventos únicos que sirvieron como una prueba práctica de cómo se podría dinamizar la cuadra 700 de State Street con la "Biblioteca Itinerante" y juegos comunitarios. Los participantes en más de 65 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 100 partes interesadas, entre ellas 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 inquietudes de larga data de la comunidad.

- Comité Asesor de State Street (SSAC): Un comité integrado por representantes de la comunidad aportó diversas perspectivas y orientación estratégica a lo largo de todo el proceso. El comité, integrado por 17 miembros, estaba compuesto por 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; se llevaron a cabo 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.

CONVERSACIONES COMUNITARIAS «

»

• A lo largo del proceso de planificación, el equipo del proyecto, junto con Friends of State Street, organizó una serie de eventos denominados «Conversaciones comunitarias» 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 se trata de una lista exhaustiva, los conceptos del Plan Maestro se discutieron durante reuniones con las siguientes organizaciones o grupos de comités:

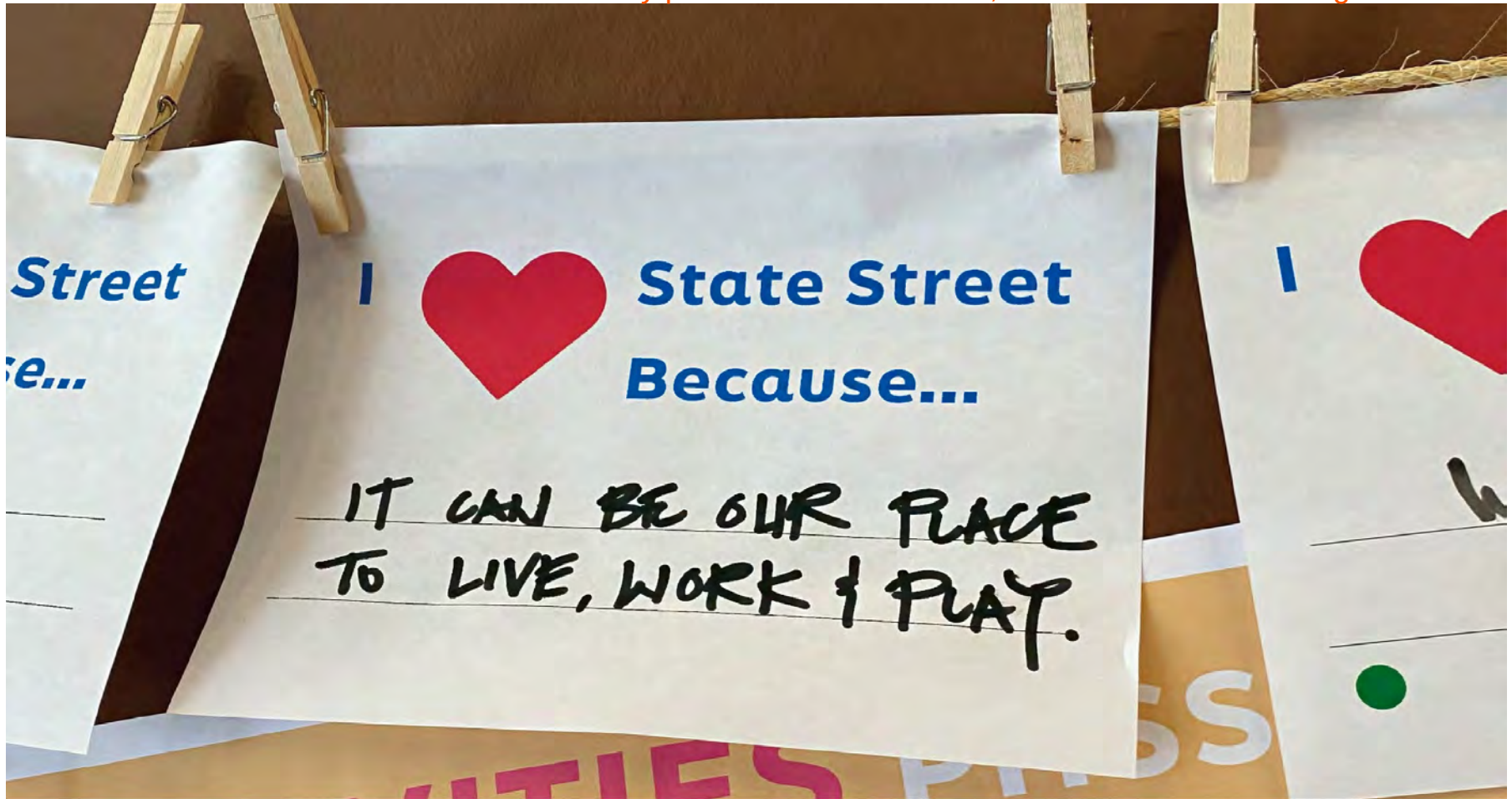
- Comité Asesor de Accesibilidad
- Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara
- Empresarios del centro de la ciudad
- Comité de Estacionamiento del Centro

- Amigos de State Street
- Comisión de Monumentos Históricos
- Move Santa Bárbara County y la comunidad ciclista
- Consejo Asesor del Barrio
- Organizaciones sin fines de lucro
- Comunidad de las artes escénicas y experienciales
- Comisión de Parques y Recreación
- Comisión de Planificación
- Asociación de Agentes Inmobiliarios de Santa Bárbara
- Cámara de Comercio de Santa Bárbara
- Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara
- Strong Towns
- Comisión de Transporte y Circulación

PARTICIPACIÓN, , ALCANCE

EVENTO DE PARTICIPACIÓN	CANTIDAD	ACERCA DEL EVENTO
Jornadas de puertas abiertas y talleres de diseño comunitarios	5	Eventos públicos presenciales realizados a lo largo del corredor
Respuestas a la encuesta en línea	Más de 5,700	Residentes y visitantes participaron a través de la encuesta en línea
Entrevistas a partes interesadas	Más de 50	Informantes clave del sector empresarial, la comunidad y el personal municipal
Grupos focales realizados	14	Entre los que se incluyen propietarios de negocios, ciclistas, usuarios del transporte público y jóvenes
Eventos pop-up de participación	65	Interacción con el público 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	Más de 20	Reuniones con comisiones y comités municipales a lo largo del proceso

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



CONCLUSIONES CLAVE DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

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 fundamentales de la comunidad y las prioridades para State Street. La siguiente sección presenta los temas principales que surgieron.

Conclusión clave n.º 1: Experiencia peatonal y vida pública

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, así como los espacios de reunión, se identificaron de manera consistente como una prioridad máxima.
- Los miembros de la comunidad apoyaron firmemente la ampliación de los comedores al aire libre, los asientos y las actividades en la vía pública, aprovechando el entusiasmo generado por las mejoras temporales implementadas durante 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, los toldos y las estructuras, se identificó como esencial para la comodidad, dado el clima soleado de Santa Bárbara.
- Tanto los residentes como los visitantes valoraron a State Street como un lugar para quedarse, no solo para pasar, y buscaron más oportunidades para la reunión pública, espectáculos e interacción social espontánea.

Conclusión clave n.º 2: Movilidad multimodal y acceso

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

- Hubo un amplio apoyo a dar prioridad a caminar, andar en bicicleta y el transporte público sobre el tráfico de paso de vehículos privados en el tramo central de State Street.

- Los ciclistas señalaron de manera constante la necesidad de contar con infraestructura ciclista protegida y segura que conecte 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 a los autobuses, las paradas a lo largo del corredor y el acceso desde la estación de Amtrak.
- Los propietarios de negocios y los clientes expresaron su preocupación por mantener un estacionamiento adecuado a corto plazo y acceso para carga y descarga, a fin de garantizar la viabilidad comercial, especialmente para los residentes de edad avanzada y los visitantes con dificultades de movilidad.
- El acceso de servicios y entregas para los negocios se identificó como una necesidad operativa fundamental que debe abordarse en cualquier rediseño.
- Los miembros de la comunidad se mostraron receptivos a la idea de zonas sin vehículos o con tráfico reducido en State Street.

Conclusión clave n.º 3: Vitalidad

económica. Lo que escuchamos: Apoyo a 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 tanto durante el día como por 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, exhibidores de tiendas, mercados y eventos.

- Las pequeñas empresas y los negocios independientes expresaron la necesidad de que el proceso de planificación tomara en cuenta las etapas y la secuencia de la construcción para minimizar las molestias.
- La comunidad reconoció que la vitalidad económica a largo plazo dependía de convertir a State Street en un destino y apoyó las inversiones en la creación de espacios y la programación de actividades.
- Los participantes expresaron interés en atraer una combinación más diversa de usos, incluyendo las artes, el entretenimiento, la hostelería y el comercio minorista al servicio del vecindario.

Conclusión clave n.º 4: Carácter e identidad únicos

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 que se realizaran mejoras en el diseño para complementar y celebrar 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, que incluye la ampliación de la cubierta arbórea y elementos paisajísticos, recibió un amplio respaldo como medio para realzar el carácter y la calidad ambiental.
- Los participantes advirtieron en contra de soluciones de diseño que parezcan genéricas. La individualidad y su escala humana se describieron de manera consistente como activos que deben protegerse.

Conclusión clave n.º 5: Seguridad y limpieza

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

- Se mencionó con frecuencia la percepción de seguridad 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 del alumbrado, la dinamización de los escaparates y el aumento del tráfico peatonal como las estrategias más efectivas para mejorar la sensación de seguridad.
- Se determinó que la limpieza y el mantenimiento del espacio público son elementos fundamentales para que cualquier iniciativa de revitalización tenga éxito.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

- 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: Resiliencia climática y sostenibilidad

Lo que escuchamos: Construir una State Street más ecológica

- Hubo un fuerte apoyo de la comunidad a las mejoras en la infraestructura verde, incluyendo la ampliación de la plantación de árboles en las calles y el paisajismo resistente a la sequía.
- Muchos participantes relacionaron las mejoras en State Street con objetivos más amplios relacionados con 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 como 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 firmemente alineada en torno a una visión compartida: un corredor transitable a pie, vibrante, seguro y auténticamente de Santa Bárbara que atienda por igual a residentes, trabajadores y visitantes. Si bien será necesario hacer concesiones, particularmente en torno al acceso de vehículos, el proceso de participación estableció un mandato claro para una transformación física significativa, acompañada de programas sostenidos y estrategias de desarrollo económico.

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



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



4 UNA VISIÓN RENOVADA

«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

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 establece 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 calle State Street a la que la gente acude para ver a otros y ser vista, donde los niños se reúnen con sus amigos, las parejas pasean de ida y vuelta al mar, las familias hacen sus mandados 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 el centro de Santa Bárbara. Deleita e inspira.

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



eje principal que atraviesa el centro de la ciudad, el Paseo de la calle State conecta la red de paseos existente y une los principales espacios públicos, instituciones culturales y zonas comerciales. El Paseo de la calle State crea un entorno centrado en las personas que fomenta caminar, andar en bicicleta, reunirse 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 modifica esa priorización con el tiempo para satisfacer las necesidades cambiantes del vecindario. Aceras más anchas, de aproximadamente 30 pies a cada lado, enmarcan un carril compartido de 20 pies en el centro. Durante la mayor parte del día y/o de la semana, este carril se destina a ciclistas y al transporte público, y al menos el 50 % del tiempo durante la semana se destina a espacio para peatones, transporte público y ciclistas dentro del carril compartido de 20 pies. Durante una parte del día y/o de la semana, se abre a vehículos privados, entregas y operaciones de servicio. En todo momento, permite el acceso de emergencias. Los bolidos retráctiles hacen posible esta flexibilidad, impidiendo el paso de vehículos cuando el tráfico peatonal es más intenso y permitiendo el acceso cuando más se necesita, como en las primeras horas de la mañana para el servicio de entregas.

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, aquellas que se encuentran en el tramo de Ortega a Carrillo, donde se ubican el distrito cívico y comercial, son los que más se beneficiarán de este enfoque y representan la máxima prioridad para la reinversión, la revitalización y la concentración de recursos públicos y privados necesarios para restaurar la vitalidad de State Street desde adentro hacia afuera. El distrito cívico y comercial es el corazón del centro de la ciudad.

Esta adaptabilidad tiene un horizonte a más largo plazo. A medida que la tecnología de movilidad, las condiciones climáticas y las necesidades de la comunidad evolucionen a lo largo de los 50 años que abarca el Plan, el diseño y el funcionamiento de la calle podrán evolucionar con ellos. Esta capacidad de cambio no es una concesión; es una de las mayores fortalezas del Plan.

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN

El Plan Maestro de State Street se rige por tres conjuntos interrelacionados de objetivos de planificación 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 destaca el papel de State Street como el patio delantero de la comunidad: un espacio público compartido y crucial que atiende las necesidades de todos los residentes de Santa Bárbara

y que, al mismo tiempo, 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 mayor número de viviendas en el centro de la ciudad. Existe un amplio apoyo comunitario a una State Street libre de autos y centrada en las personas, como lo demuestran las opiniones del público, las encuestas a empresas y las peticiones.

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 arrendamientos y brindar certeza a los propietarios y comerciantes 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

para la construcción del Plan Maestro, incluyendo la ejecución por etapas de las cuadras, es esencial para restablecer la confianza de las empresas.

State Street como núcleo cívico

Este conjunto de objetivos hace hincapié en el papel de State Street como el corazón cívico, cultural e histórico de Santa Bárbara. Las prioridades clave incluyen aclarar la forma y funcionamiento de todo el corredor, desde la calle Gutiérrez hasta la calle Sola, con detalles que definan claramente los distritos cívico y comercial; aprovechar las instituciones cívicas clave de la ciudad como generadoras de vitalidad económica y cultural; mejorar las conexiones con las instituciones educativas, muchas de las cuales se han establecido en el centro de la ciudad, y completar proyectos catalizadores importantes, incluida la remodelación de Paseo Nuevo. Con dos millones de visitantes al año y algunos de los edificios más antiguos de California, el potencial de State Street como un 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.

- Más gente, más actividades y más programas son la clave del éxito del centro de la ciudad
- El centro de la ciudad 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



Diez objetivos traducen la visión y los principios rectores en

- Ser singular

- Estar conectados

Ampliar el acceso seguro y cómodo para peatones,

- como la diversidad de la comunidad.

BIENVENIDOS AL PASEO DE LA CALLE STATE

Los objetivos, los principios rectores y las metas no son aspiraciones que compitan entre sí. Un Paseo de State Street flexible y que prioriza a los peatones está profundamente arraigado en la historia de la ciudad y es la expresión directa de los valores que desde hace tiempo están arraigados en los documentos de planificación fundamentales de Santa Bárbara, desde el Plan General y el Plan de Acción Climática hasta el Plan Maestro para Peatones y el Plan Maestro para Bicicletas, lo que refleja décadas de compromiso constante de la comunidad con la sostenibilidad, la movilidad, la salud pública y una vida urbana dinámica. 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, las instituciones educativas y los referentes culturales desean estar cerca.

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 múltiples capas y distintivamente de Santa Bárbara: una que honre la arquitectura neocolonial española en las alturas, dinamice las aceras en la calle 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 todo tipo de usuarios coexistan en diferentes momentos en el mismo espacio y que se cree un tipo de calle completamente único para Santa Bárbara y a la vanguardia del nuevo urbanismo. 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.



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



5



5

REDISEÑO DE STATE STREET

PRINCIPIOS DE DISEÑO « »

Diseño de las calles estatales

Un diseño flexible de las calles puede conciliar las prioridades contradictorias de la comunidad en materia de movilidad y uso, creando un lugar que sea útil, hermoso y agradable para todas las partes interesadas locales y los 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 las entregas, la carga y descarga, las comidas al aire libre y los eventos se complementen o coexistan pacíficamente.

Horario de acceso claro

Un horario definido y predecible establecerá 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; más bien, el horario debe establecer horas específicas cada día para que cada tipo de usuario sea el usuario principal de la vía de 20 pies, de modo que el horario sea la única variable en

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 según las opciones de movilidad tienen la certeza de que el espacio estará de cierta manera a una hora específica cada día. El horario podría alternarse según la temporada si los datos respaldan diferentes usos durante distintas épocas del año. Con base 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 el paso de peatones en todo momento en las aceras, y debería dar prioridad a los ciclistas y a los vehículos de transporte público en los carriles de 20 pies de derecho de paso durante el día, al tiempo que ofrece un entorno vial adecuado para entregas, recolección de basura y servicios de construcción, así como para el acceso de vehículos privados durante la noche y las horas de la mañana. Los vehículos de emergencia tienen acceso las 24 horas a todas las partes de State Street.

Si bien la calle funcionará en general bajo un horario de acceso constante según la hora del día, se aplican ciertas excepciones limitadas. Los servicios de emergencia, en coordinación

con la Oficina del Administrador Municipal, tienen la autoridad de restringir o reducir el acceso de vehículos en State Street según lo requieran las circunstancias. Por ejemplo, las cuerdas 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 una zona donde predomina el servicio de bebidas alcohólicas. Además, puede haber ocasiones en las que se requiera el acceso de entregas de gran volumen y/o equipo de construcción fuera de los horarios normales de servicio y entrega. Se puede crear un sistema de citas de la ciudad para estas situaciones.

Sin embargo, cualquier ampliación habitual del tránsito vehicular durante los horarios designados para dar prioridad a peatones y ciclistas —como modificaciones que permitan un mayor tráfico vehicular 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.

DISEÑO FLEXIBLE – PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA UNA CALLE FLEXIBLE

Un nuevo diseño de calle flexible puede conciliar los conflictos comunitarios en torno a la movilidad y el uso, al tiempo que crea un lugar que sea útil, hermoso y agradable para todas las partes interesadas locales, así como para los visitantes.

Los principios clave de este diseño son:

- Horario de acceso claro
- Método de operación
- Fases para peatones, ciclistas y transporte público
- Fases para negocios y servicios
- Menos conflictos de tráfico
- Infraestructura preparada para eventos

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



DEFINITIVO 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



PLAN MAESTRO DEL ESTADO DE CREATE 105

DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

Operaciones diurnas: peatones, ciclistas, transporte público y vehículos de emergencia.

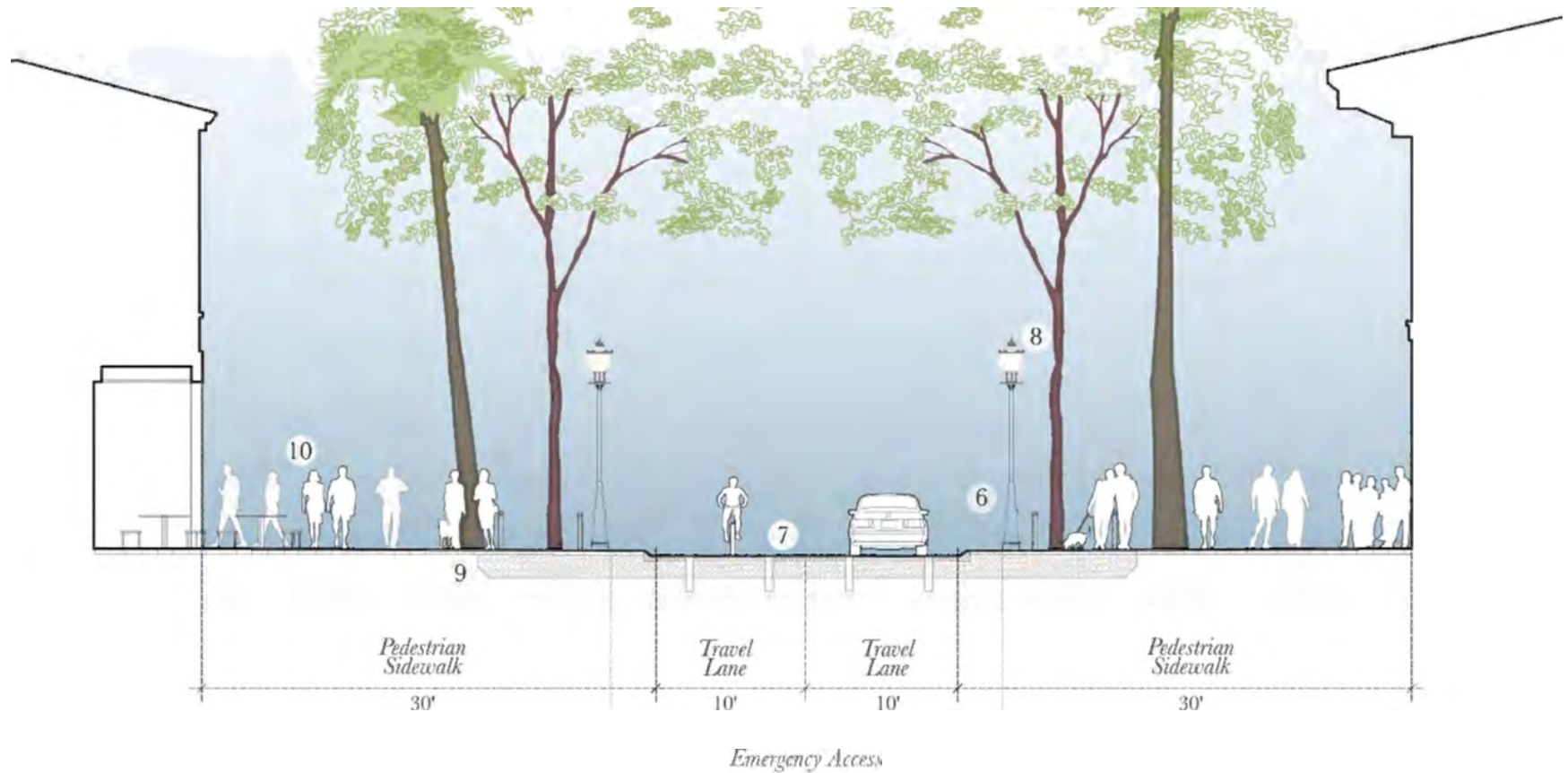
1. Aceras amplias
2. Seguridad de los peatones
3. Circulación de ciclistas y transporte público
4. Fachadas atractivas
5. Acceso de emergencia



DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

Operaciones nocturnas: vehículos de servicio, tráfico vehicular, ciclistas y vehículos de emergencia.

6. Servicio y bajada de pasajeros
7. Velocidades bajas
8. Iluminación
9. Drenaje de aguas pluviales
10. Eventos nocturnos y especiales





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 prolongados, de modo que la actividad pueda desarrollarse dentro de los 20 pies de derecho de paso y/o a lo largo de la acera ampliada.

Menos conflictos

Separar el tráfico vehicular de la actividad de peatones y ciclistas según la hora del día minimiza los conflictos de seguridad sin requerir una vigilancia permanente. Antes del cierre de la calle al tráfico vehicular, 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 8,000 y 11,000 cruces de peatones por intersección

al día y aproximadamente 2.500 ciclistas al día, con hasta un 20 % más de peatones y ciclistas los fines de semana.

Las aceras ampliadas y dos carriles de 10 pies para ciclistas durante las horas pico permitirán que continúe la tendencia a la disminución de colisiones entre vehículos y peatones o ciclistas y minimizarán la tensión existente entre peatones y ciclistas.

Prioridad para peatones y ciclistas

Las restricciones de circulación de vehículos durante el día y la noche crean un ambiente más seguro y cómodo para caminar, andar en bicicleta, salir a comer y realizar las actividades cotidianas. Con 12 estacionamientos públicos y garajes a una cuadra de State Street, State Street ofrece una experiencia única para los peatones, lo que anima a las personas a estacionarse una sola vez y caminar, o a usar el sistema público de bicicletas compartidas o el transporte público para llegar a su destino. El



cuenta con 3,215 espacios de estacionamiento público existentes, lo que proporciona aproximadamente un espacio de estacionamiento por cada 200 pies cuadrados de superficie comercial en el núcleo del centro de la ciudad.

En el entorno actual del centro de la ciudad, las personas suelen llegar con un destino ya en mente, utilizando aplicaciones de mapas y dispositivos móviles para localizar tiendas, restaurantes y servicios antes de llegar. Debido a que los visitantes dependen menos de conducir lentamente por las calles para descubrir negocios, estas 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.

Acceso a negocios y servicios

El acceso de vehículos durante la noche y por la mañana facilita las entregas, el mantenimiento y los 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 se salen del horario estándar de acceso, como vehículos de construcción, mantenimiento de equipos o entregas especializadas, la ciudad puede implementar un sistema de citas controladas, lo que garantiza que la actividad vehicular se mantenga controlada y predecible.



ESQUEMA DE DISEÑO FLEXIBLE DE LA CALLE « »

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

Las calles constituyen una infraestructura esencial, que facilita la circulación y al mismo tiempo da cabida a los sistemas y el mantenimiento necesarios para que los espacios públicos sean funcionales. Integran servicios públicos, gestión de aguas pluviales, alumbrado y acceso de servicios para garantizar que la calle se mantenga segura, duradera y operativa.

La tipología flexible de la calle 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,

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. Los dos carriles de circulación restantes de 10 pies en el centro de la calle están destinados a ciclistas, transporte público y vehículos de servicio y de emergencia, y podrían utilizarse ocasionalmente por vehículos privados.

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 12', siempre y cuando la zona de paso permanezca despejada. La zona de comida al aire libre puede estar cercada con vallas estándar de la ciudad cuando sea necesario para mantener despejada la zona peatonal de paso.



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. De acuerdo con el Plan Maestro Peatonal de la ciudad, la zona debe tener al menos 8 pies de ancho para una vía pública de 80 pies o más. Se debe proporcionar un espacio libre en un recorrido generalmente recto para la comodidad de todos los peatones, pero especialmente para las personas con discapacidad visual.

Cuando se conserven árboles existentes, la zona de fachada puede reducir su ancho según sea necesario para mantener una zona de paso de 8 pies, tal como se requiere. Se recomiendan rejillas para árboles y sistemas estructurales de celdas de suelo, especialmente en estas

condiciones, para permitir un desplazamiento seguro y sin obstáculos alrededor de los árboles. Este Plan establece una zona de paso de 11 pies

Zona de mobiliario urbano

La zona de mobiliario urbano actúa como una barrera de protección entre los peatones y la calzada, y alberga

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 rampas en los bordillos. Las características típicas incluyen el paisajismo propuesto, bancos, estacionamiento para bicicletas, quioscos y señalización de orientación. La señalización debe consolidarse en los 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. Los bordillos existentes

El bordillo de 6 pulgadas se extenderá y se inclinará para que la transición hacia un bordillo de 4 pulgadas sea suave.

En esta zona, se reservan tres pies adicionales adyacentes al bordillo 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 cuadras contempladas en este plan.



DETALLES DEL DISEÑO FLEXIBLE « »

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 vehicular. 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, ofrecen un sistema confiable para cerrar de manera segura las calles al tráfico vehicular. Durante el período en que se restringe el paso de vehículos y se permite la actividad de ciclistas y peatones, los bolardos permanecen levantados para proteger a los peatones y ciclistas. Diseñados para resistir impactos de vehículos, ayudan a crear un

y acogedor, lo que permite a las personas moverse, reunirse y disfrutar de la calle con confianza.

Una de las ventajas clave de los bolardos retráctiles es su flexibilidad operativa. Las cuadras individuales pueden cerrarse o abrirse según sea necesario para dar cabida a festivales, ferias y eventos comunitarios al aire libre, lo que permite que la calle se transforme entre el 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 ante emergencias. El espaciado y la configuración, con una separación de aproximadamente 5 pies, están diseñados para permitir el paso de vehículos de transporte público pequeños, lo que garantiza 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).

Cantidades 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)
 - Hasta 16 bolardos estándar por intersección (8 por lado)
- Total por intersección = 24 bolardos (8 retráctiles + 16 estándar)

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

La cuadra 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 cuadra solo podrá cerrarse al tráfico vehicular para eventos especiales, en lugar de hacerlo de manera diaria. La configuración de bolardos para la cuadra 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 a 1200.

La configuración adecuada se determinará durante la etapa final de diseño previa a la construcción.



Tipos y ejemplos de bolardos

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

Bolardos retráctiles: bolardos retráctiles hidráulicos o neumáticos que pueden subirse o bajarse de forma remota por el personal municipal, el Cuerpo de Bomberos o la Policía. 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 espacio peatonal y reforzar el carácter visual de la calle. Los bolardos fijos pueden diseñarse a juego con los modelos retráctiles, o bien adoptar la forma de macetas o bancos que cumplan la misma función de barrera.



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



Se incorporan adoquines permeables en todo el paisaje urbano, siempre que sea factible, para facilitar la infiltración de las aguas pluviales. Se podrían instalar canaletas de drenaje a lo largo de la calle para captar la escorrentía superficial, mientras que los adoquines permeables permiten que el agua se infiltre en una capa de reserva de tres pies de profundidad 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.

El bordillo se utiliza para marcar la transición entre la calzada y las áreas peatonales adyacentes, sustituyendo el bordillo vertical existente por un borde con una pendiente suave y/o un bordillo vertical más pequeño de 4". Esto favorece la flexibilidad operativa. Durante los períodos en que se permite la circulación de vehículos en la calle, estos pueden detenerse temporalmente a un costado para realizar entregas, dejar pasajeros, acceder a servicios o atender necesidades de emergencia, sin dejar de mantener un corredor central despejado para el tránsito.



Paisajismo

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

El enfoque paisajístico se rige por una jerarquía espacial. Las esquinas de las intersecciones y las entradas de los principales puntos de referencia cuentan con la vegetación de bajo perfil más llamativa y de colores más intensos, a modo de «signos de puntuación» que orientan a las personas a lo largo del corredor. Las plantaciones en la parte media de las cuadras repiten una versión más sencilla y discreta 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 fomenta el uso de plantas de textura fina, aromáticas o que inviten al tacto para atraer a los peatones.

que se desplaza lentamente por el espacio. Las oportunidades y ubicaciones para la biorretención se evaluarán durante la fase previa a la construcción y de ingeniería.

La selección 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 desnudos en invierno, State Street puede mantener la floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y especies adaptadas al clima mediterráneo, al tiempo que cumple con los requisitos de conservación de agua. El objetivo es una selección de plantas que se reconozca de inmediato como «el centro de Santa Bárbara».

El paisajismo incluirá áreas de jardín designadas, incluso a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de locales comerciales activos o que tienen largos tramos de pared en blanco, por lo general cuando hay más de 30 pies sin una puerta o punto de entrada. La eliminación de parte del paisajismo existente y de las jardineras elevadas mejora las líneas de visión a través de la calle, aumentando la visibilidad de los locales y fortaleciendo la conexión entre las tiendas y los peatones. Esta eliminación también pone mayor énfasis en 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 sin compactar 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 distritos

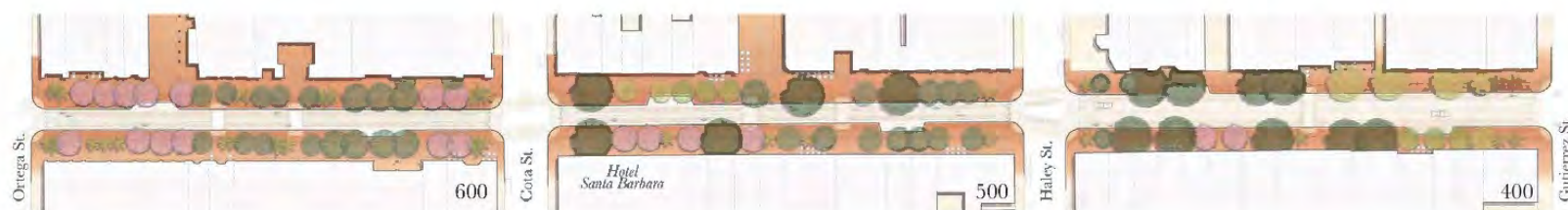
State Street es una secuencia de distritos distintos, cada uno con su propio carácter, puntos de referencia y comunidad de usuarios. El Plan Maestro de State Street refuerza y amplía estas identidades existentes a través de enfoques de diseño diferenciados, al tiempo que mantiene la continuidad visual 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 1000–1300). Cada uno crea una variedad de espacios que atraen a un público diverso y animan a las personas a explorar lo que hay en la siguiente manzana.

DIFERENCIACIÓN DE LOS DISTRITOS

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

DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

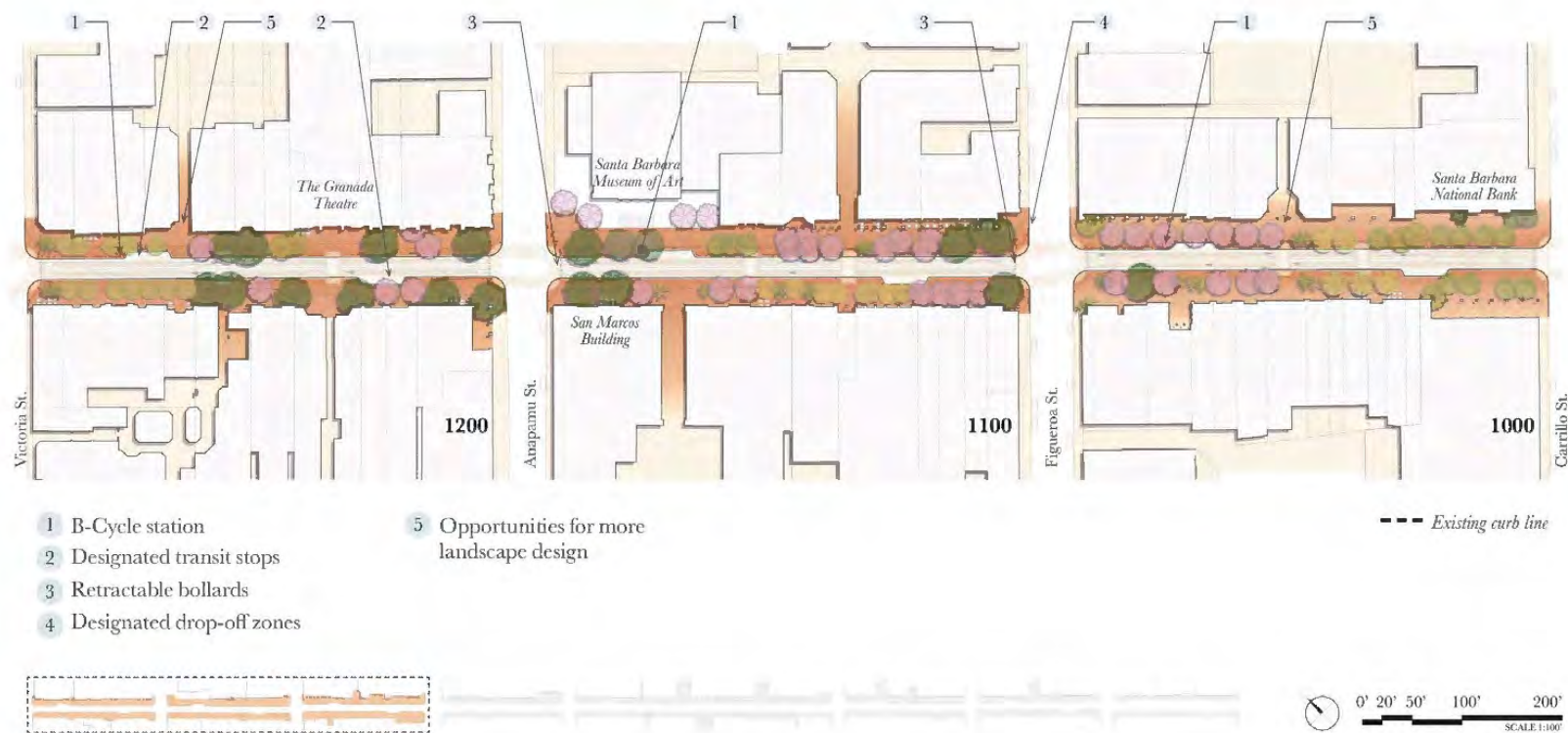


Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

DISTRITO DELAS ARTES



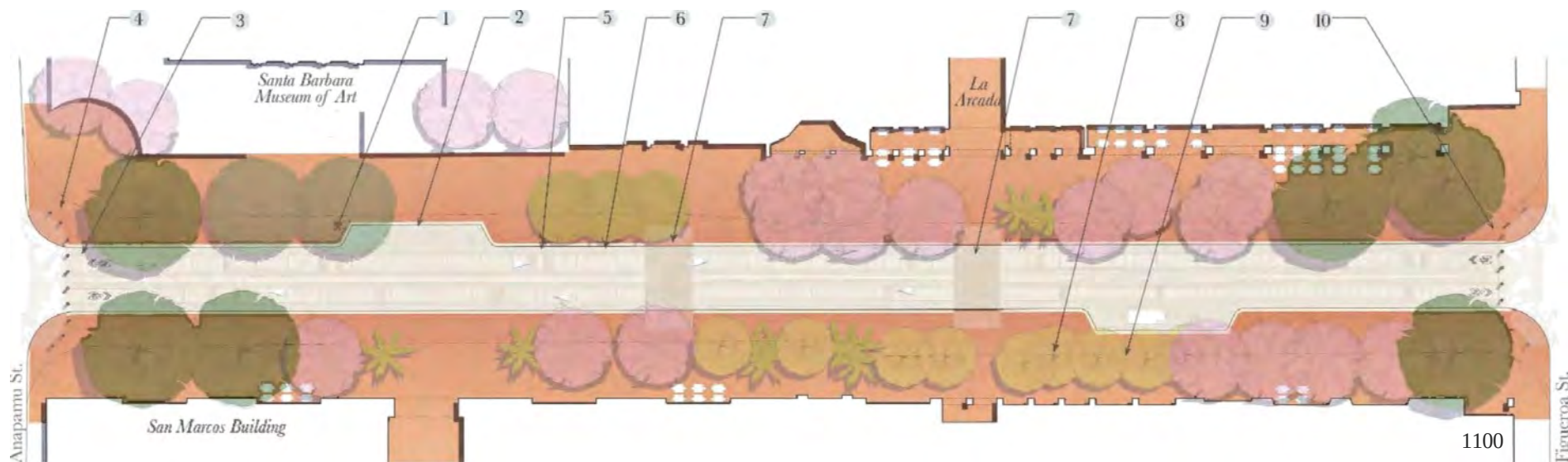
VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO DE LAS ARTES



El Distrito de las Artes

El Distrito de las Artes es el centro neurálgico de la ciudad para las artes visuales y escénicas. Una variedad de galerías de pintura, escultura y fotografía ofrecen espacios creativos para los artistas y atraen 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 hitos importantes que conforman el centro histórico y que constituyen el núcleo del Distrito de las Artes. El Teatro Lobero (1924) se encuentra justo al lado del distrito. El distrito acoge una variedad de eventos a lo largo del año, incluido el «Paseo del Arte del primer jueves», y ofrece oportunidades para presentaciones informales, instalaciones artísticas y exposiciones en la calle State.

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO DE LAS ARTES

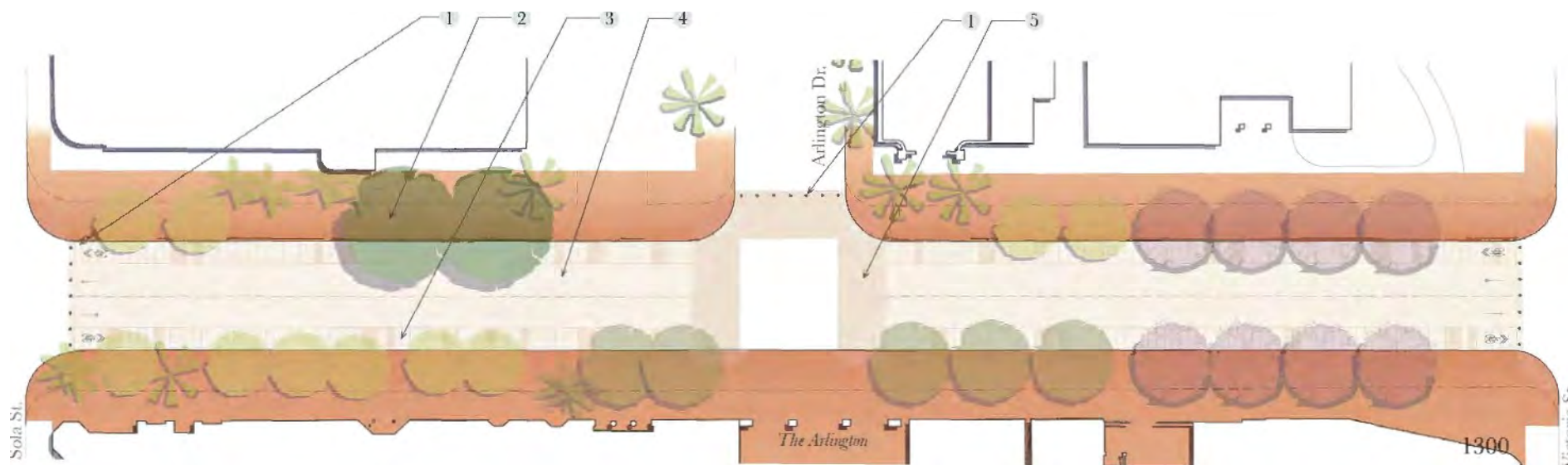


- | | | | |
|--|---|---|------------------------|
| Estación de B-Cycle | Superficie lisa de 3' »4 de pagadores | 9 Árboles existentes de importancia notable | -- F bordillo de acera |
| 2 Paradas de transporte público designadas | 6 Adoquines permeables | 10 Ladrillo nuevo a juego con el existente | |
| 3 Bolardos retráctiles | 7 Cruce peatonal en el centro de la cuadra accesible según la ADA | | |
| ¢ Bolardos fijos | g Árboles nuevos para complementar los existentes | | |



0' 10' 30' m'

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO DE ARTS



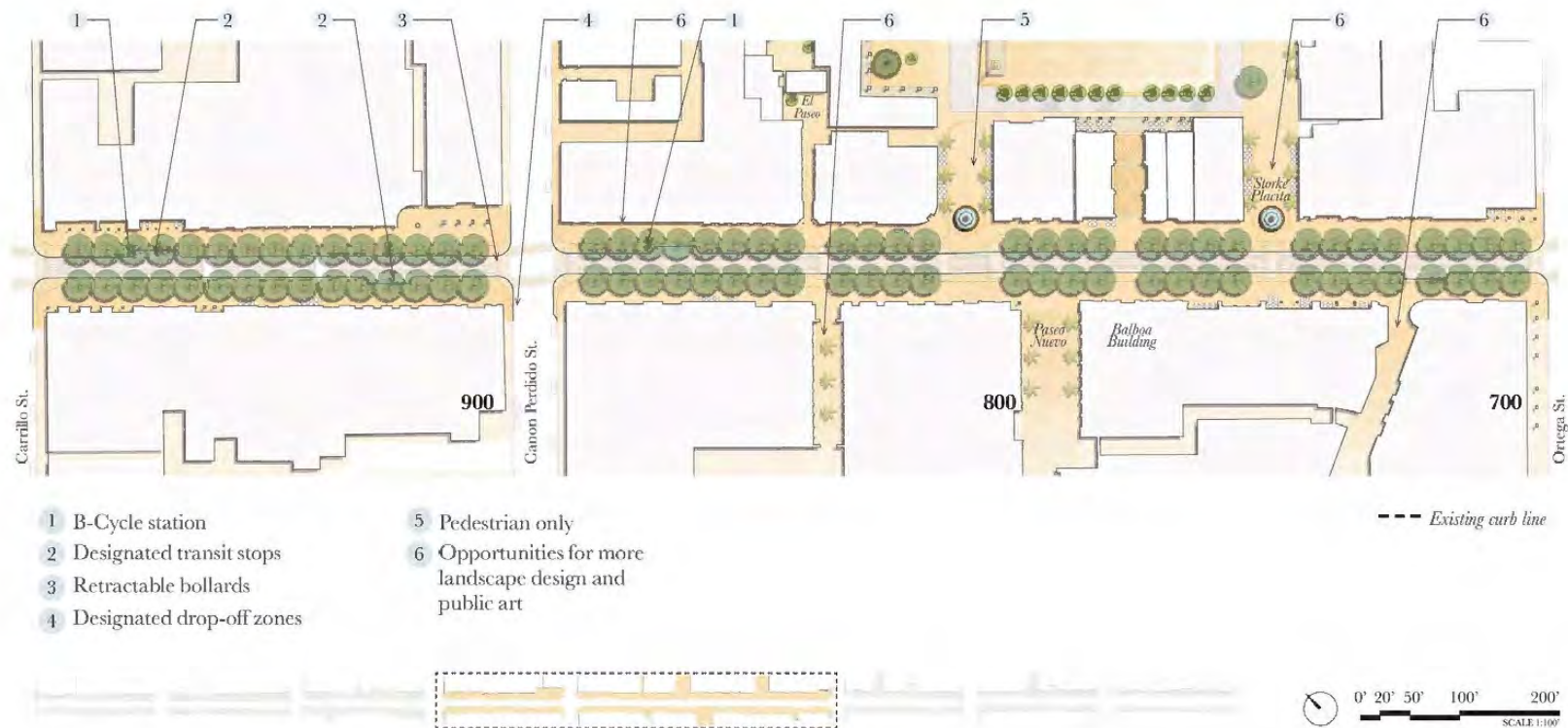
- 1 bolardos retráctiles
- 2 Nuevos árboles para complementar los ya existentes
- 3 Carriles para bicicletas de 7"
- 4 i j' 'I i"ai'el l una vez

- 5 Acceso accesible según la ADA en la acera a mitad de cuadra

--- Existing curb line

0' 10' 30' 60'
SCALE 1

RESUMEN DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

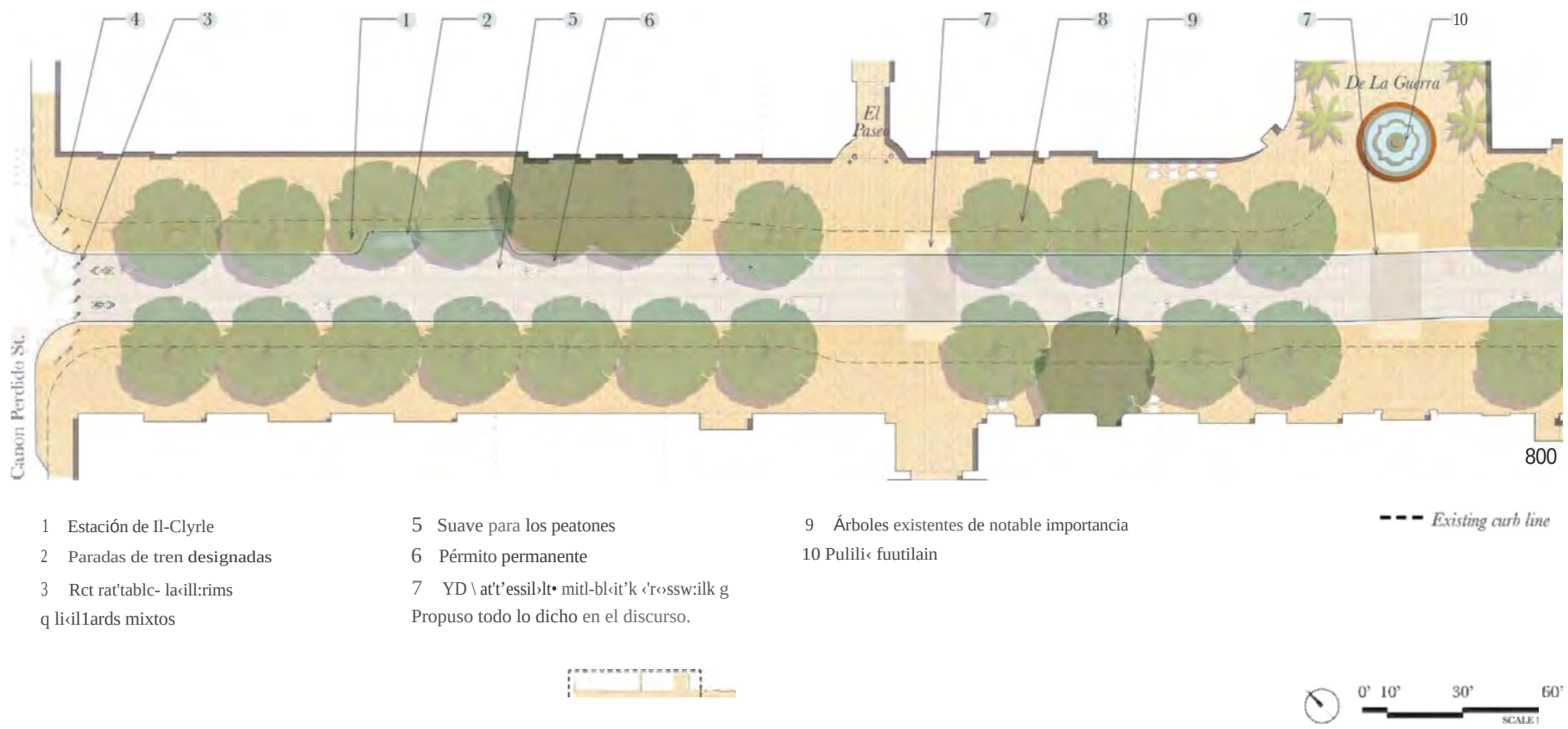


El Distrito Cívico y Comercial

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 histórico edificio de adobe, 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 público de reunión, mientras que el Ayuntamiento y el Santa Barbara News-Press constituyen el núcleo institucional de la ciudad. Banderas coloridas, techos de terracota, arcadas enlucidas de blanco y azulejos españoles esmaltados tradicionales crean un ambiente vibrante para comer y hacer compras.

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. Se prevé que el distrito sea 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; además, el distrito se distingue por cambios en el pavimento y una cubierta arbórea más densa.

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL



DISTRITO CIVIL Y COMERCIAL – PLAZA DE LA GUERRA



DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL – PLAZA DE LA GUERRA



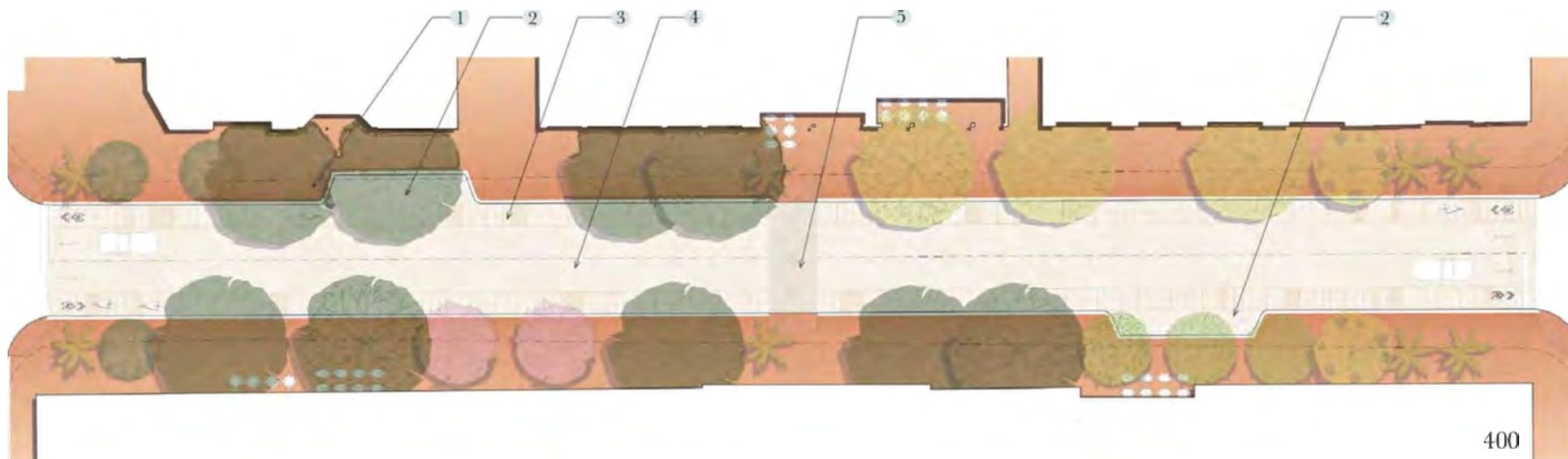
VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



El Distrito de Entretenimiento

Viendo desde la Funk Zone y el Waterfront, el Distrito de Entretenimiento es la puerta de entrada al Paseo de State Street y al centro de la ciudad. El Distrito de Entretenimiento ofrece una amplia variedad de actividades, que incluyen música en vivo, teatro, galerías de arte, cines, restaurantes, bares, degustaciones de vino y festivales de temporada. Estas experiencias tienen lugar en medio de una mezcla ecléctica de locales modestos, que albergan tanto negocios locales como de cadenas nacionales. Las tiendas y restaurantes de pequeño tamaño crean un telón de fondo visualmente atractivo para la vibrante oferta artística, gastronómica y de entretenimiento de la zona. Los restaurantes y bares dan vida al área tanto de día como de noche, y los artistas callejeros, los juegos y las terrazas ampliadas de los restaurantes aportan aún más vitalidad y actividad.

DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



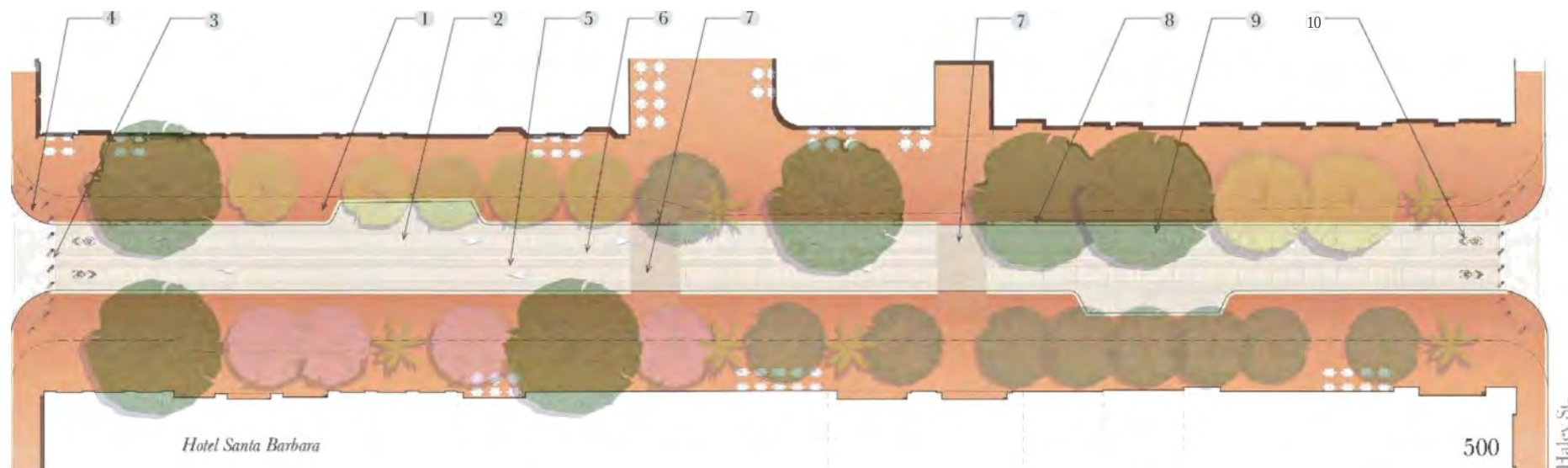
- Estación de B-Cycle
- 2 paradas de transporte público designadas
- Carriles para bicicletas de 7'
- 4 Carriles de circulación de 10'

5 Cruce peatonal accesible según la ADA en medio de la cuadra

--- Existing curb line



PLANO DE BLOQUES DEL DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



Estación I 14-t•yclr

2 estaciones de transporte público con señalización

S Bolardos retráctiles

4 bolardos fijos

5 Pasos de peatones lisos

6 Barrera rodante

7 AU: cruces entre bloques, en la medida de lo posible

8 Nuevos cruces para complementar las vías existentes

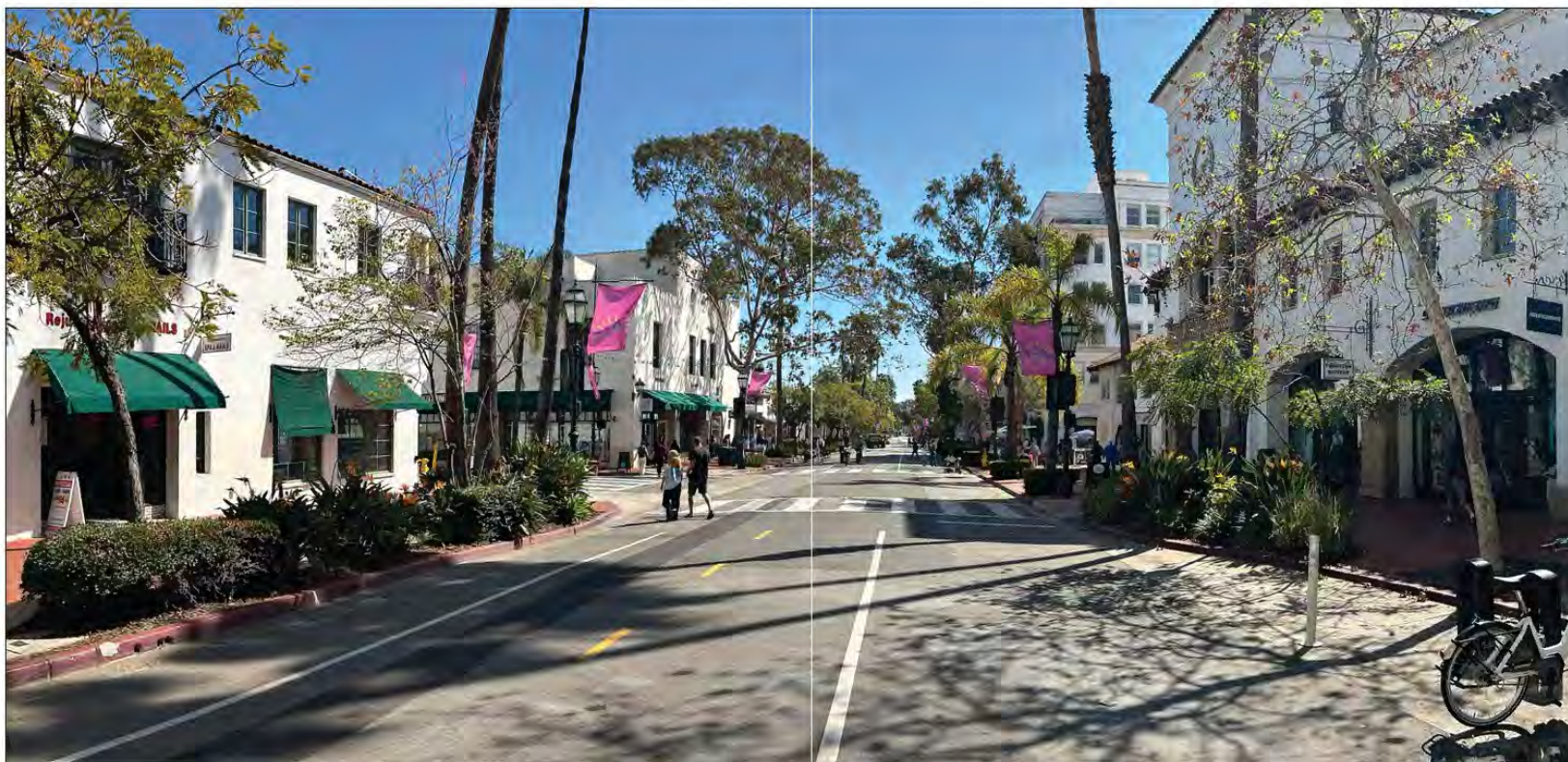
9 Elementos existentes de importancia destacada

10 Ladrillo nuevo a juego con el existente

--- Línea de construcción

TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

6 e a Vista de State Street en dirección sureste hacia De La Guerra Street in the Civic and Commercial District



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Después: Calle State mirando hacia el sureste, en dirección a la calle De La Guerra, en el Distrito Cívico y Comercial



PERSPECTIVAS

TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: Calle State, vista hacia el sureste en dirección al Teatro Granada, en el Distrito de las Artes



Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Después de: r:Estado de Street, mirando hacia el sureste en dirección a
the Granada Theatre in the Arts District



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: State Street con vista hacia el mercado semanal de agricultores en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vista hacia el mercado semanal de agricultores en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: State Street con vista hacia el Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Entretenimiento



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: Calle State con vista hacia el Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Entretenimiento



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: Calle State con vista hacia la intersección de las calles Carrillo y State en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vista hacia la intersección de Carrillo y State Street en el Distrito Cívico y Comercial





Ampliación del Paseo

La calle Anapamu sirve como un hilo conductor vital, que une el Paseo de la calle State 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 una extensión de la propia experiencia del Paseo y una parte importante de la red peatonal más amplia del centro de la ciudad.

Existe la oportunidad de ampliar el Paseo de la calle State hacia la calle Anapamu durante una fase posterior del proyecto. Se pueden mantener dos carriles de circulación de 10 pies para preservar el acceso vehicular en ambos sentidos, mientras que las aceras ampliadas pueden crear un entorno más cómodo para quienes se desplazan a pie. La ruta para bicicletas existente en la calle Anapamu podría mejorarse para convertirla en un carril protegido para bicicletas ubicado en el lado oeste de la calle, lo que ofrecería una experiencia ciclista más segura y cómoda

que conecte a los ciclistas con el corredor más amplio de la calle State; sin embargo, esto requeriría la eliminación del estacionamiento en la calle Anapamu en el área del proyecto y deberá evaluarse más a fondo.

Se podría aplicar un enfoque similar a la calle Canon Perdido entre Chapala y Anacapa. Este tramo conecta Paseo Nuevo en su extremo occidental, donde se planean unidades de vivienda adicionales, el Teatro Lobero en la parte central del corredor y el barrio del Presidio al este. Aquí se podrían mantener dos carriles de circulación de 10 pies junto con aceras ampliadas e instalaciones protegidas para ciclistas.

Para reforzar el carácter y la continuidad del Paseo de la calle State, los materiales de pavimentación, consistentes con los utilizados en la calle State, pueden extenderse a las calles Anapamu y Canon Perdido, unificando visualmente los corredores. Los bordillos verticales podrían eliminarse y reemplazarse por bordillos más bajos, similares al diseño de la calle State.

¿CÓMO FUNCIONA « »?

El diseño flexible de State Street se basa en un conjunto cuidadosamente integrado de elementos operativos, físicos y programáticos. En esta sección se describen los detalles clave y las medidas que rigen el funcionamiento de la calle para todo tipo de usuarios, en cualquier momento del día y bajo cualquier condición.

Aceras

Se cuentan con aceras amplias para dar cabida a una amplia gama de actividades, incluyendo caminar, , juegos y reuniones sociales. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies del espacio de 80 pies entre los edificios a lo largo de State Street, y cada acera se extiende hasta aproximadamente 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera, lo que da como resultado dos carriles de circulación de 10 pies 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, las 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 crean una acera de doble acceso, ya que hay experiencias en ambos lados del espacio. El diseño mantiene un mínimo de aproximadamente 8 pies de espacio libre



para el tránsito peatonal, lo que garantiza el acceso a los negocios y un espacio acogedor y claro 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, que permite la instalación de mesas al aire libre de hasta 12 pies), la Zona de Paso (de al menos 8 pies, totalmente libre de objetos permanentes y temporales) y la Zona de Mobiliario (que alberga árboles, iluminación, señalización, bancos, estacionamiento para bicicletas y otros servicios públicos).

Prioridad peatonal

El corredor de State Street está diseñado para que las personas que caminan 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 total



longitud. La experiencia en estos cruces influye considerablemente en la experiencia general del corredor. En todas las intersecciones con calles transversales se utilizan extensiones de acera, rampas direccionales y cruces peatonales decorativos 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, y pueden incluir iluminación a nivel del suelo en el pavimento para fomentar cruces seguros y visibles durante las horas de la noche. Este Plan incluye dos cruces a mitad de cuadra en cada cuadra, lo que agrega un cruce adicional respecto a los que existen actualmente en cada cuadra de State Street.

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.

Diseño de intersecciones y drenaje

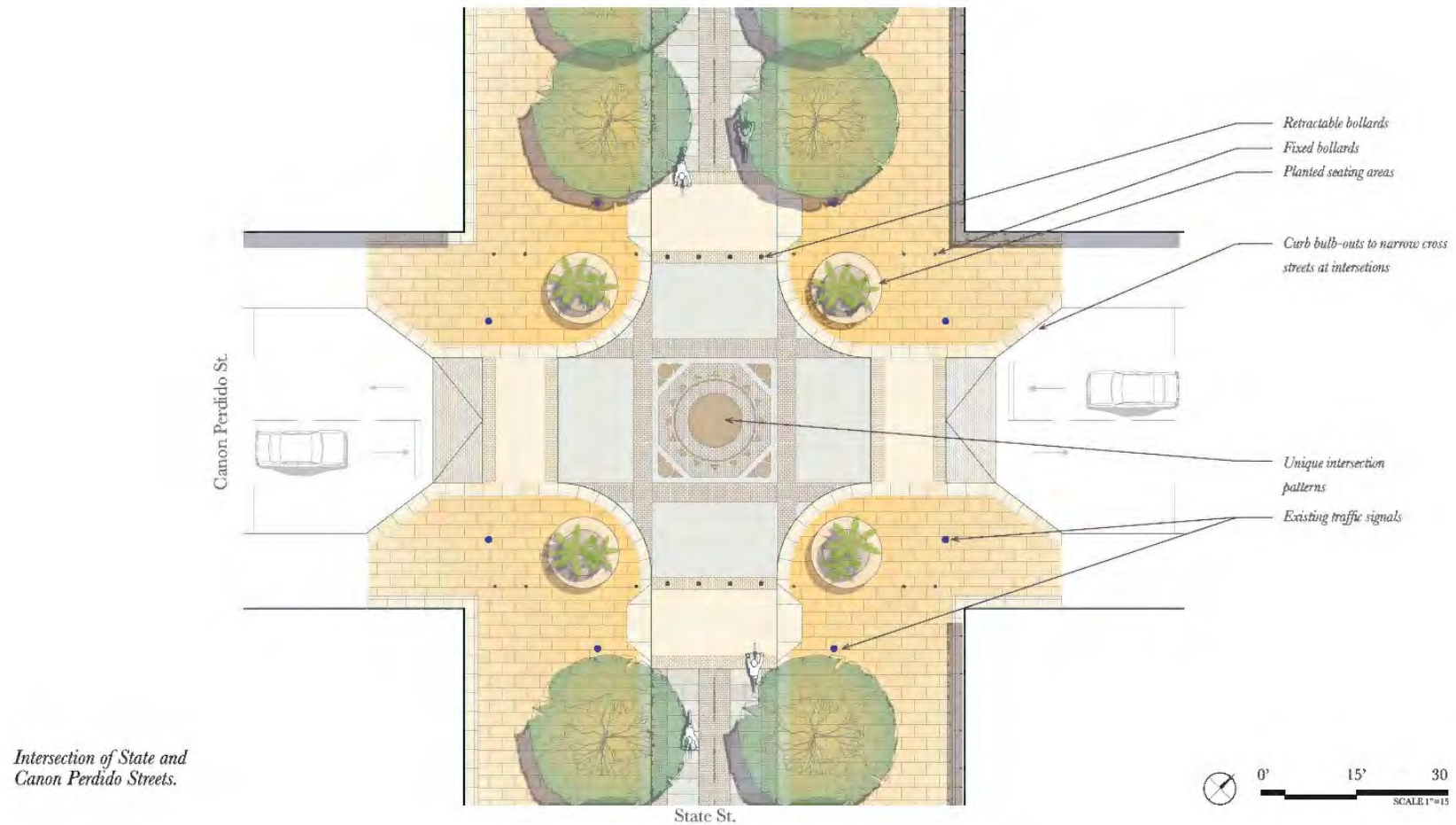
En las intersecciones a lo largo del corredor, la superficie de la calle tiene una pendiente cóncava, con el punto más bajo en el centro de la intersección. El agua pluvial se acumula hacia el centro en lugar de hacia la línea del bordillo, lo que permite que el drenaje se gestione en un solo punto, mientras que los bordes del cruce se mantienen a una elevación constante.

Los cruces peatonales que discurren paralelos a State Street están elevados al nivel de la acera y se ensanchan hacia afuera en sus bordes. Los peatones cruzan sin ningún cambio de nivel, y la acera continúa sin interrupciones a través de la calzada. Los ciclistas y los vehículos motorizados se encuentran con un cambio de nivel a cada lado de la intersección, lo que funciona como un elemento de control de velocidad y refuerza la idea de que están entrando a un espacio compartido.

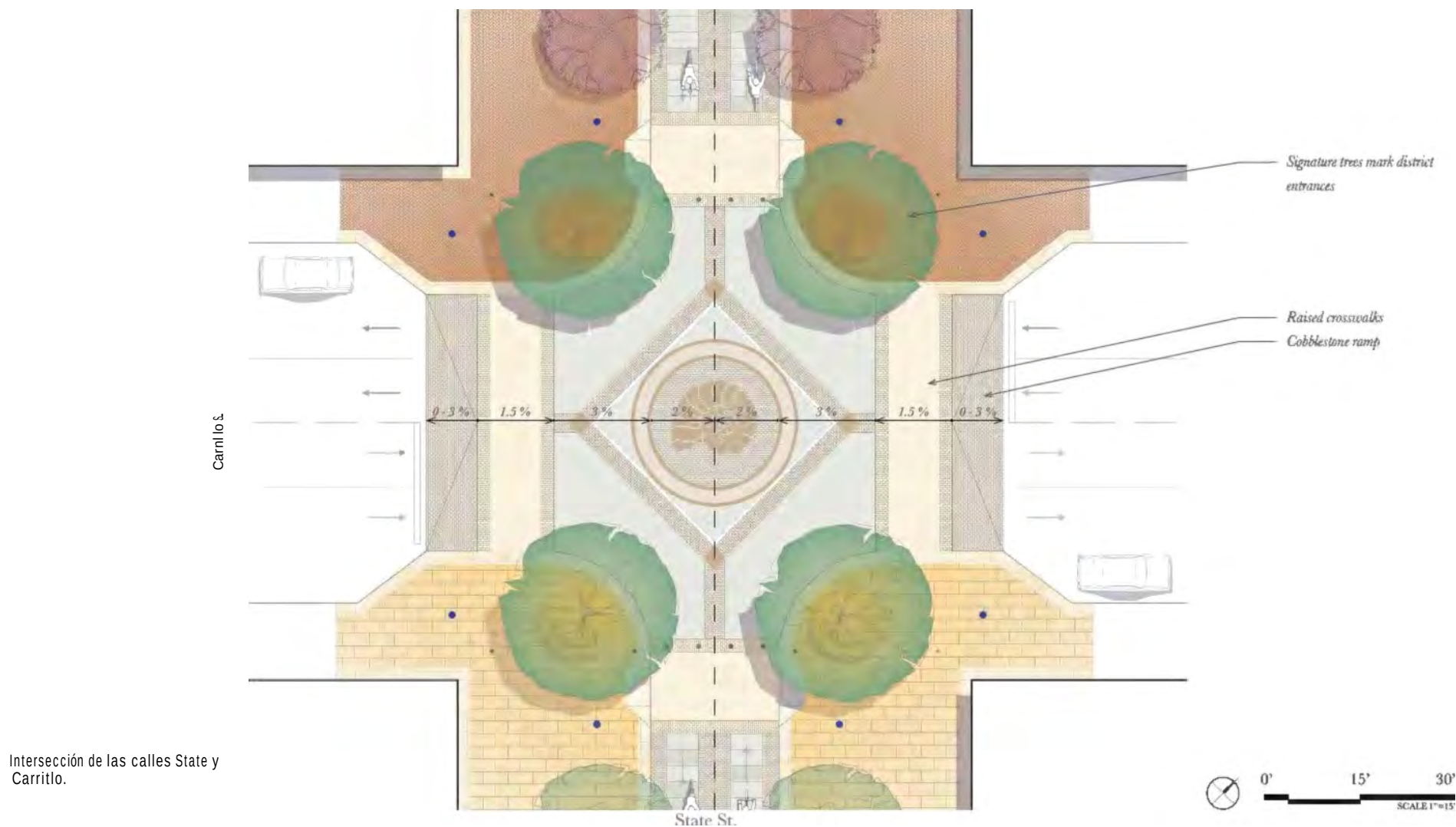
Dado que el cruce está al mismo nivel para los peatones, el límite entre la acera y la calzada no se percibe al pisarlo ni con el bastón. Se colocarán domos truncados o una superficie de advertencia detectable equivalente a lo largo del borde del cruce para que las personas con baja visión puedan identificar dónde están entrando a un área compartida con otros modos de transporte.

Los cruces peatonales que discurren perpendicularmente a State Street se tratan de manera diferente. Estos cruces incluyen una rampa que lleva la ruta peatonal hasta el nivel de la calle, lo que hace que la transición entre la acera y la calzada evidente tanto por el cambio de pendiente como por las señales de advertencia detectables.

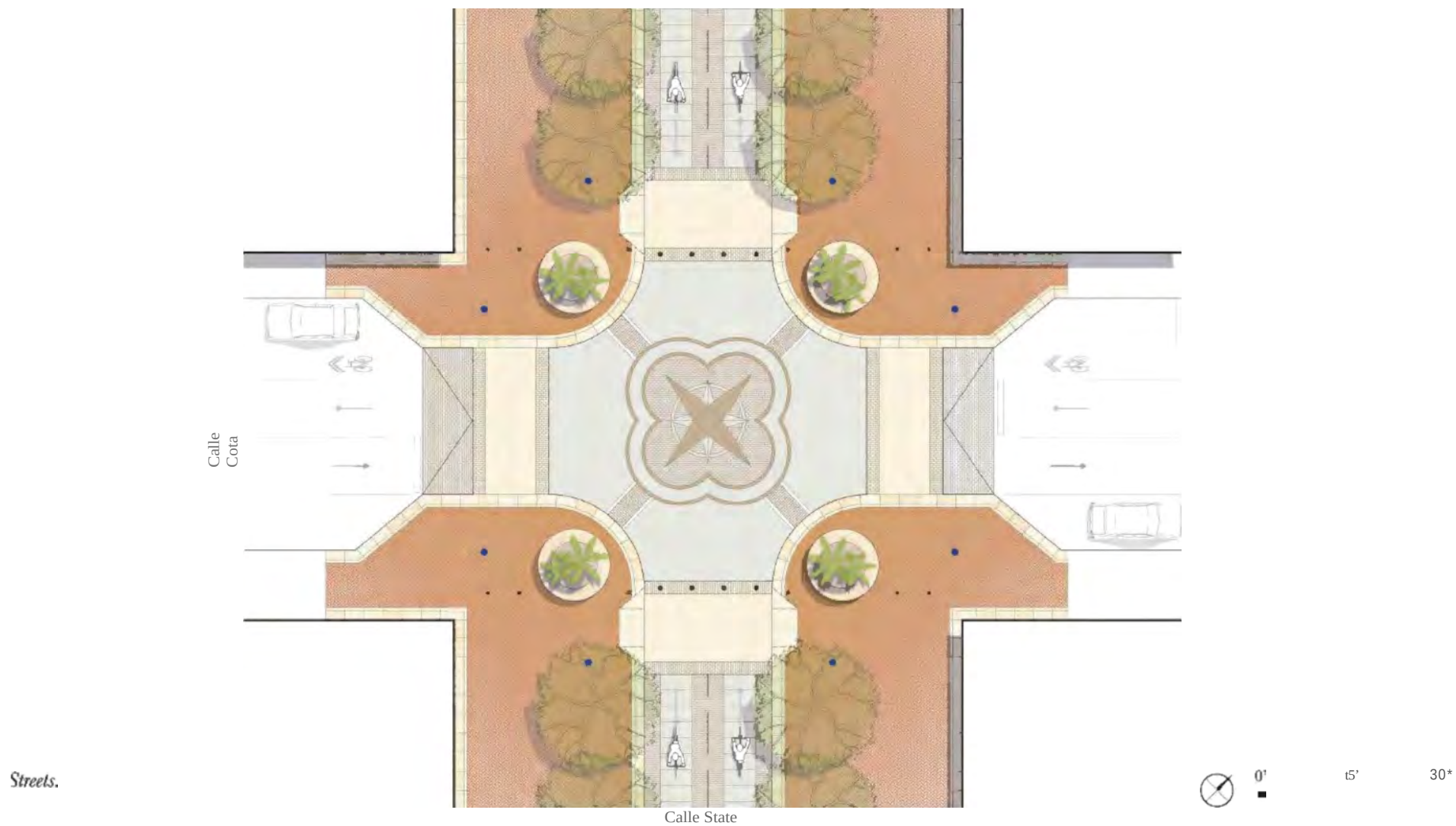
DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN



DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN



DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN





Circulación de bicicletas

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

Debido a los altos 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 infraestructura para bicicletas en esas calles por motivos de seguridad y debido a que la experiencia sería menos cómoda para ciclistas con menos experiencia o familias con niños. Se recomienda que el acceso para bicicletas se mantenga a lo largo del Paseo de la calle State, respaldado por mejoras en la red ciclista más amplia. Existen oportunidades futuras para estudiar carriles ciclistas protegidos en calles adyacentes que podrían complementar la infraestructura de la calle State; pero estos no deberían reemplazar la infraestructura de la calle State.

El uso de la bicicleta ofrece amplios beneficios públicos: casi no genera ruido, no produce emisiones y requiere mucho menos espacio que los vehículos. Es importante destacar que las calles adaptadas para ciclistas amplían la movilidad de muchos miembros de la comunidad, como los niños, las personas mayores y los residentes que no cuentan con un auto, y estos miembros de la comunidad suelen depender de la bicicleta para recorrer distancias cortas y realizar sus quehaceres diarios.

Mientras 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 fundamental. Concentrar las nuevas viviendas en el centro de la ciudad, donde se permite la mayor densidad 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, servicios, 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 lo contrario, generarían miles de nuevos residentes del centro de la ciudad.

La cuadra 400 requiere una configuración específica: dado que State Street es la principal ruta de emergencia entre el centro y la zona costera a través del paso subterráneo de la autopista 101, la cuadra 400 incluye dos carriles para vehículos (uno en cada sentido) y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados. De manera similar, la cuadra 1300 mantiene dos carriles para vehículos a fin de preservar el acceso a la calle Arlington y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados. El extremo norte de la cuadra 1300 conecta a los ciclistas con el bulevar ciclista de la calle Sola, lo que une a los residentes con el centro oeste, Oak Park, Westside, Upper East, Laguna, Lower Riviera,



y Eastside. Las cuadras 400 y 1300 funcionan como transiciones entre el Paseo de State Street y la red vial circundante, y su diseño refleja esa función. La diferencia más significativa es que el tráfico vehicular está permitido en estas cuadras en todo momento.

Circulación del transporte público

Un servicio de transporte «experiencial» puede operar en el Paseo de la calle State, ofreciendo un servicio de transporte más pequeño y más a la demanda que complementa al Circulador del Centro-Malecón de MTD. Podría tratarse de bicitaxis, pequeños autobuses eléctricos u otro tipo de vehículo de transporte pequeño, y el diseño podría permitir que múltiples opciones de transporte 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 establecerán 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 obstrucciones para los vehículos de emergencia a lo largo de todo el corredor en todo momento. Se mantiene libre de obstrucciones un corredor de acceso de emergencia de 20 pies de ancho. 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 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 brinda espacio adicional de acceso de emergencia más allá del mínimo requerido de 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 malecón a través del paso subterráneo de la autopista 101.

La seguridad de los peatones se ve reforzada además por cruces más estrechos, líneas de visión más despejadas e infraestructura peatonal visible en todas las intersecciones.

Las zonas de bordillo rojo en esquinas mantienen líneas de visión despejadas entre peatones, ciclistas y vehículos. La iluminación en los cruces y casi el doble de la cantidad actual de iluminación adaptada a los peatones 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 la calle State permite operaciones como entregas, recolección de basura, mantenimiento y servicios a los edificios sin interrumpir el tráfico peatonal y ciclista durante las horas pico del día

actividad. Esta zona de acceso brinda a las empresas el acceso operativo que necesitan.

Las operaciones comerciales de carga y descarga, el descenso de pasajeros y las zonas de estacionamiento accesibles para carga tienen prioridad en todas las intersecciones transversales, lo más cerca

posible de State Street. Las zonas de bajada y carga en todas las calles laterales entre las calles Gutiérrez y Sola se extienden hasta la mitad de la cuadra 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 puntos de bajada se proporcionan como áreas de estacionamiento temporal en cada cuadra de State Street, diseñadas principalmente para que los vehículos de transporte público recojan y dejen pasajeros. Estas áreas también pueden utilizarse para que los vehículos en general recojan y dejen pasajeros durante las horas en que la calle está abierta al tráfico vehicular.

Para necesidades operativas fuera del horario estándar de acceso, 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 facilidad de uso del corredor.

Velocidades reducidas

Los carriles de circulación tienen cada uno 10 pies de ancho, lo que mantiene un ancho de carril estrecho que reduce naturalmente la velocidad de los vehículos.

Los dos carriles de circulación de 10 pies en direcciones opuestas utilizan pintura y delineadores bajos (a no más de 12 a 18 pulgadas del suelo) 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 carriles flexibles se aleja de un diseño de calles con carriles segregados y, en cambio, 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, y 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 discapacidad, los adultos mayores y las familias con niños.

Las aceras ampliadas, dos cruces a mitad de cada cuadra, los bordillos y un carril central de circulación de 20 pies claramente definido crean una organización espacial más clara. Mientras que

los entornos de calles compartidas sin bordillos pueden presentar desafíos para las personas con discapacidad visual, un bordillo de 4" proporciona una transición física y visual entre las áreas peatonales y el carril central de circulación, y crea una separación clara entre los peatones y los usuarios de otros medios de transporte, como ciclistas o el transporte público.

Las características clave de accesibilidad incluyen: extensiones de acera en los cruces de State Street para acortar las distancias de cruce y la exposición en la calzada; indicadores direccionales (marcas lineales ligeramente elevadas, detectables al pisarlas o con un bastón) que guían a los usuarios con discapacidad visual; puntos de cruce claramente señalizados con marcas de cruces peatonales que cumplen con el MUTCD; dos zonas de parada en cada cuadra donde se puede realizar la carga y descarga y los vehículos de transporte público pueden detener para facilitar el abordaje de pasajeros; asientos públicos en cada cuadra; y espacios de estacionamiento accesibles en la calle con una proporción mínima de uno por cada 25 espacios designados en cada frente de cuadra de las calles transversales.

Se añaden señales perceptibles a lo largo de los límites entre las zonas exclusivas para peatones y las de uso compartido, incluyendo bordes con textura perceptibles al pisar, colores contrastantes y cambios de nivel en la línea del bordillo. Las señales auditivas en los puntos de cruce definidos pueden alertar a los ciclistas que se acercan cuando hay peatones están presentes. Las rejillas para árboles u otros elementos similares alrededor de las plantaciones de 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, incluyendo



la posibilidad de iluminación a nivel del suelo en los cruces, resalta los lugares seguros para cruzar. La remoción de la vegetación 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 importante en la realce de elementos culturales y arquitectónicos clave del corredor, lo que contribuye la atmósfera nocturna y la actividad de la vida nocturna. El plan prevé aproximadamente el doble de la iluminación a escala peatonal que existe actualmente a lo largo de State Street.

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 soportes 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 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 al pisarlas 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 Administración Federal de Carreteras (FHWA) sobre calles compartidas accesibles.

Se debe seguir trabajando en el tamaño y la ubicación de ciertos letreros en el corredor, particularmente los letreros de «En alquiler» y «En venta». Los letreros grandes colocados en ventanas

llaman la atención sobre las vacantes y tienen un valor limitado como herramienta de mercadotecnia, dado que los espacios comerciales ahora se buscan principalmente en línea.

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 ubicadas para mejorar el entorno peatonal, al tiempo que mantienen la visibilidad de los escaparates y respetan la ubicación de los servicios públicos debajo de la calle.

Los elementos verdes son más efectivos en las intersecciones, dentro de las áreas designadas para uso público y a lo largo de las fachadas de edificios que carecen de locales comerciales activos. Se sugiere que la paleta de plantas 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 aporta identidad y un 10 por ciento de un acento contrastante genera interés visual. Este enfoque evita las plantaciones que incluyen una mezcla aleatoria de colores, lo cual se percibe como ruido visual y da una imagen 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 cual se correlaciona con las ventas minoristas. State Street puede lograr una floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y mediterráneas que complementen la arquitectura colonial española en blanco y terracota, al tiempo que se apoya la ecología y la biodiversidad locales.

Las áreas ajardinadas deben estar a un nivel más bajo que el de la plaza circundante para que funcionen como zonas de biorretención para la captación de aguas pluviales. Riego que ahorra agua



con controladores automáticos y sensores meteorológicos son obligatorios para todos los espacios ajardinados de nueva instalación y renovados, de conformidad con la Ordenanza de Paisajismo Eficiente en el Uso del Agua (MWELO). Los elementos paisajísticos podrían cumplir una doble función como espacios verdes de juego o zonas de descanso 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 brinda la oportunidad de mejorar significativamente la calidad del agua que se drena hacia Mission Creek y Laguna Creek, de acuerdo 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, por lo general, el agua se drena hacia el sureste, hacia los arroyos Mission Creek y Laguna Creek. La mayor parte el área de estudio se encuentra dentro de la cuenca hidrográfica de Mission Creek

. Al norte de la calle Carrillo, las cuerdas 1000 a 1200 de la calle State se encuentran dentro de la cuenca del arroyo Laguna. Las escorrentías existentes en la calle State se canalizan principalmente a través de la propia calle. Las aceras y la calzada, que tiene una coronación, se inclinan hacia el bordillo y la cuneta de seis pulgadas, lo cual dirige el agua hacia los sumideros al final de cada cuadra y la conduce a los desagües pluviales entubados.

Además de la lluvia que cae en la calle State, las aguas pluviales que llegan a esta calle provienen de dos áreas «afluentes» adicionales.

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

El segundo afluente proviene de los edificios adyacentes. La mayoría de los edificios adyacentes cuentan con bajantes con recorrido interno que descargan principalmente a través de desagües en el bordillo. Esto se aplica tanto a los edificios adyacentes a la calle State como a los edificios a lo largo de las calles laterales adyacentes.

La escorrentía de aguas pluviales se desagua hacia el alcantarillado pluvial y luego hacia los arroyos Mission y Laguna sin ningún tipo de tratamiento de la calidad del agua. La reconstrucción de State Street brinda la oportunidad de mejorar la calidad del agua que se desagua 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.

Captar 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 la calle State, se pueden instalar desagües en los bordillos a lo largo de la calle para captar la escorrentía superficial, mientras que los pavimentos permeables



permeables permitirían que el agua se infiltrara en una capa de reserva de tres pies 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 flujos 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 infiltran las aguas pluviales); pavimentos permeables (que reducen la escorrentía de aguas pluviales, aunque requieren mantenimiento adicional); y celdas de suelo (sistemas modulares subterráneos que sostienen los espacios de plazas en la superficie y crean espacio para suelo no compactado y la infiltración de aguas pluviales en el subsuelo).

El objetivo es que todas las cuadras 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 normas de aguas pluviales que facilitaría una posible reurbanización para atender las necesidades de vivienda.

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

Sustentabilidad

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

La sostenibilidad del transporte se promueve mediante infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público; la recarga de vehículos eléctricos en estacionamientos adyacentes; y programas para aumentar la participación de los modos de 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 por ciento de las superficies impermeables, crear corredores para polinizadores utilizando California



, la reducción del consumo de agua en exteriores 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 de isla de calor urbana. El plan tiene como objetivo un distrito con 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 (incluidos el concreto de bajas emisiones de carbono y la madera maciza), y la exploración del biocarbón y los materiales de origen biológico. 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 varias redes de servicios públicos, incluyendo sistemas de propiedad municipal (agua, alcantarillado sanitario, alcantarillado pluvial) y sistemas de propiedad privada (electricidad, gas, fibra óptica, telecomunicaciones). La ubicación de estas redes tiene un impacto significativo en el tipo y la ubicación de los elementos de equipamiento y las 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. Es probable que la infraestructura subterránea de servicios públicos de State Street, gran parte de la cual tiene más de 50 años, requiera modernización y con cualquier mejora futura del paisaje urbano para minimizar las interrupciones y controlar los costos.

La mayoría de las líneas principales de servicios públicos se encuentran en la mitad este 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 el mantenimiento o las 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 del sector público como del privado, la oportunidad de modernizar las redes existentes. La coordinación con los proveedores de servicios públicos para realizar las mejoras al mismo tiempo que la construcción reducirá los costos y minimizará las 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 hacer que el mantenimiento y la atención técnica sean más fáciles y menos molestos. También se debería considerar la posibilidad de aumentar el número de válvulas de aislamiento en cada intersección.

Se debe analizar más a fondo las 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 afecten a los negocios de la calle State. Sin embargo, la reubicación de los servicios públicos representa un proyecto de gran envergadura. Trasladar las líneas de servicios públicos a calles adyacentes requeriría un gasto de capital considerable, 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 costo-beneficio, 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

Ofrecer 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 atiendan a todo tipo de visitantes,



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

compradores, comensales y asistentes a eventos que dan vida a la calle durante todo el día y la noche.

La instalación de baños públicos a lo largo de State Street requerirá la coordinación entre la ciudad, los propietarios de inmuebles y 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 deben diseñarse para cumplir con las normas de accesibilidad de la ADA. La ciudad también podría explorar la posibilidad de aprovechar los baños privados existentes para uso público a través de un programa de reembolso del Distrito del Centro, como alternativa a la construcción de nuevas instalaciones en el lugar.

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 comprobado 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 perciban como seguros y se utilicen de manera adecuada.



Será necesario evaluar más a fondo las ubicaciones y los detalles de la instalación de baños públicos adicionales a lo largo de State Street 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 listo para eventos desde el primer día. Se prevé que el Distrito Cívico y Comercial sea 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 inclusión 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, y la ciudad debería priorizar contar con aproximadamente 100 días al año con eventos programados en State Street. Los usos de bajo costo o sin costo, incluyendo asientos públicos, arte público, fuentes, elementos de juego, y eventos públicos, deben tener prioridad junto con la programación de pago. La ciudad debe simplificar la tramitación de permisos para pequeñas presentaciones y actividades temporales, y permitir espacios comerciales temporales 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 de mayor 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 los horarios de circulación de vehículos permiten el acceso para entregas y servicios, así como el acceso de vehículos privados, sin crear conflictos con las horas diurnas en las que se da prioridad a los peatones.



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, lo que podría implicar restringir el tráfico vehicular hasta después del cierre de los locales nocturnos. Esta flexibilidad operativa es una ventaja clave del sistema de bolardos retráctiles, que el Departamento de Policía puede configurar 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 ambiente nocturno que se percibe como 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 zonificación de mayor densidad, debería albergar una parte significativa de este crecimiento, con la expectativa y el respaldo de que se construyan, como mínimo, 2,000 nuevas unidades en el área del Plan Maestro.

Entre las oportunidades clave de reurbanización se incluyen el centro comercial Paseo Nuevo, que generará aproximadamente 100 unidades, y los estacionamientos del centro de la ciudad de propiedad municipal, que ofrecen potencial para viviendas destinadas a distintos niveles de ingresos. La reurbanización de los terrenos controlados por la ciudad puede traer un aumento sustancial de la oferta de vivienda en el centro, lo que sumará residentes y actividad diaria al corazón del corredor. Las mejoras en la infraestructura de servicios públicos deben coordinarse con el diseño de State Street para respaldar el crecimiento residencial y comercial previsto, con el objetivo de ampliar la capacidad de manera proactiva. Con más unidades de vivienda y una mayor densidad en el centro de la ciudad, se vuelven fundamentales el transporte público, las instalaciones para ciclistas y las aceras que conecten con otros barrios de la ciudad. La inversión en infraestructura para ciclistas, la circulación del transporte público y la conectividad peatonal apoya directamente el objetivo de reducir el tráfico vehicular y la congestión que, de lo contrario, acompañarían a un crecimiento significativo de la vivienda.



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

Desarrollo económico

State Street es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de State Street apoya el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programas y marcos operativos que atraigan a los visitantes, apoyen a los negocios existentes y generen nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad para comer 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

a familias, adultos mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, lo que genera más tráfico peatonal hacia los negocios a lo largo de todo el corredor.

La calle State es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de la calle State apoya el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programas y que atraen a visitantes, apoyan a los negocios existentes y crean nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad para comer al aire libre, mediante la eliminación de los parklets y la creación de nuevos espacios de patio donde sea posible, 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, lo que genera más tráfico peatonal hacia los negocios a lo largo de todo el corredor.

Los servicios de bajo costo o gratuitos, como asientos públicos, obras de arte, fuentes, elementos de juego y eventos públicos, hacen que State Street sea accesible para una amplia gama de niveles económicos y eliminan las barreras para interactuar con la calle. Facilitar la obtención de permisos para pequeñas presentaciones, artistas callejeros y actividades temporales atrae a un espectro económico y cultural más amplio de visitantes. Camiones de comida móviles

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

y los espacios comerciales temporales aportarán nueva actividad y energía emprendedora al corredor.

Al ampliar la variedad de actividades, servicios y públicos que la calle acoge, el diseño del

crea las condiciones 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.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.



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 de hacer realidad esas visiones. Este capítulo sobre la implementación establece las herramientas, las estrategias y los próximos pasos necesarios para avanzar en la visión del Plan Maestro de State Street.

COSTOS DE CAPITAL ASOCIADOS A LA CONSTRUCCIÓN

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 temporal de construcción requerida en cada etapa. La inflación también aumentará los costos de las fases que se pospongan más adelante, lo que refuerza la importancia de pasar de manera eficiente de la planificación a la construcción. La implementación de este Plan será más efectiva con un plazo general de ejecución corto, de no más de cinco años para completar las actividades de construcción, divididas por cuadradas para minimizar las interrupciones en las actividades comerciales.

Aguas pluviales y almacenamiento subterráneo de agua

Un programa alternativo de cumplimiento de normas de aguas pluviales ofrecería una vía para que los proyectos de reurbanización cumplan con los requisitos de la ciudad respecto a las aguas pluviales posteriores a la construcción 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. Si bien requiere una

inversión inicial de capital, este tipo de proyecto podría ayudar a impulsar el desarrollo de viviendas en el centro de la ciudad y ofrecer una vía flexible para que las empresas y los propietarios de edificios cumplan con los requisitos de aguas pluviales.

Para respaldar este «cumplimiento fuera del sitio», el volumen total de aguas pluviales que debe gestionarse es aproximadamente 300,000 pies cúbicos. Para manejar este volumen, este Plan sugiere el uso de adoquines permeables a lo largo de toda la extensión del proyecto. Estos adoquines se colocan sobre una capa base de grava que puede proporcionar espacio de almacenamiento para el volumen requerido de aguas pluviales. Los adoquines permeables suelen permitir que el agua se infiltre a más de 100 pulgadas por hora a través de los propios adoquines. Pueden manejar la escorrentía de las construcciones circundantes, absorbiendo un evento de lluvia de 1.0" que ocurra en el lapso de una hora. El suelo debajo de los adoquines y la grava absorbe posteriormente el agua almacenada, liberando espacio para tormentas posteriores. En las cuadradas con mayor pendiente, podrían ser necesarias jardineras de biorretención y otras soluciones de almacenamiento subterráneo para alcanzar la capacidad deseada.

El Plan Maestro también exige la instalación de celdas de suelo subterráneas debajo de las zonas peatonales para favorecer el crecimiento saludable y duradero de los árboles de la calle. Las mejores prácticas requieren un mínimo de 800 a 1,000 pies cúbicos de suelo sin compactar por árbol para favorecer 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 costosos que las jardineras tradicionales o las instalaciones de biorretención, estos sistemas son esenciales para alcanzar los objetivos de cubierta arbórea del Plan Maestro, entre ellos dar sombra al 70 por ciento de las superficies impermeables y permitir los espacios flexibles de plazas que definen el Distrito Cívico y Comercial.

Materiales de pavimento

El Plan Maestro propone una gama de pavimentos duraderos y permeables que se ajuste al patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara. Los materiales de alta calidad, tales como los adoquines de concreto, la piedra natural o el ladrillo, dispuestos en un patrón coherente, mejoran la experiencia de los peatones y refuerzan el carácter distintivo del corredor. Se prevé que el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900) utilice un material de pavimentación diferenciado para crear un mayor sentido de pertenencia en el corazón del centro de la ciudad. Además, se incorporarían patrones artísticos o símbolos en el pavimento de las intersecciones utilizando un material de piedra. Estos materiales tienen costos iniciales más elevados que el concreto colado en sitio, 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 la calle State ofrece una oportunidad crucial para modernizar los servicios públicos subterráneos que están envejeciendo, que quedarán totalmente expuestos durante la excavación, incluyendo agua, alcantarillado, desagüe pluvial, electricidad, gas y telecomunicaciones, al mismo tiempo que la reconstrucción de la calle. Las redes de servicios existentes también se están acercando al final de su vida útil y reemplazarlas ahora, mientras el derecho de paso está abierto, elimina la necesidad de futuras excavaciones repetidas que dañarían o dejarían marcas en las nuevas aceras, ciclovías y el sistema de pavimento permeable. La coordinación con los proveedores de servicios públicos durante la construcción reduce las molestias a largo plazo para

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) simplificarán 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 futuras interrupciones del servicio en la calle State, pero podría no ser viable debido al costo.

Costo total estimado del proyecto

El costo total estimado de los trabajos previos a la construcción, la ingeniería y la construcción de las cuadras 400 a 1300 de la calle State, a partir de 2026, es:

Costos totales de pre-construcción (PE + RW): \$17,508,000

Ingeniería de construcción: \$10,241,000

Subtotal de partidas de construcción: \$56,892,326

Contingencias de las partidas de construcción (20 %):

\$11,378,465

Reubicación y reemplazo de servicios públicos: Esto se incluye en el subtotal de los costos de las partidas de construcción y las contingencias, y se estima en alrededor de \$17,538,000.

Costo total de los elementos de construcción y contingencias:
\$68,271,000

El costo típico por cuadra se estima en aproximadamente 9 millones de dólares.



ESTRATEGIA DE FASES

El Plan Maestro de State Street se implementa en tres fases, cada una de las cuales se basa en la anterior. La Fase 1, que se prevé que se complete dentro del primer año, se enfoca en la activación a corto plazo, los programas piloto y la evaluación del proyecto, incluyendo los trabajos previos a la construcción y oportunidades adicionales de transporte público. La Fase 2, que se prevé que ocurra entre los años 2 y 4, lleva a cabo las mejoras de infraestructura emblemáticas, incluyendo la mayor parte de la reconstrucción del Paseo de State Street, el sistema de aguas pluviales y la infraestructura de bolardos que definirán State Street para la próxima generación. La Fase 3, prevista entre los años 4 y 6, consolida los logros, extiende las mejoras a todo el corredor y establece los marcos institucionales y financieros a largo plazo para la administración continua.

Estrategia de fases

ENFOQUE	FASE 1 (INMEDIATA)	FASE 2 (A CORTO PLAZO)	FASE 3 (A MEDIO PLAZO)
Proyectos de inversión	Proyectos piloto de ampliación de aceras; señalización; alumbrado de aceras	Infraestructura de bolardos; reconstrucción del Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900); sistema de aguas pluviales; reconstrucción del Distrito del Entretenimiento (manzanas 400-600); puerta de entrada en la manzana 400	Puerta de entrada en la manzana 1200; reconstrucción del Distrito de las Artes (manzanas 1000-1200)
Programación	Evaluación y puesta en marcha de la Zona de Ocio; concesión de licencias a artistas callejeros; mercados semanales; instalaciones artísticas; programas de préstamos y subvenciones	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 normativa	Ordenanza sobre el mantenimiento de inmuebles; normas sobre mobiliario de hostelería al aire libre; programa de máquinas expendedoras; actualización del Título 31	Modificaciones a la normativa urbanística; ampliación del distrito de valoración catastral; fondo de aguas pluviales en sustitución; plan de financiación a largo plazo; modificación de la ordenanza relativa a las tasas por impacto urbanístico	Inversión de los ingresos por aparcamiento
Desarrollo económico	Subvenciones para la dinamización de locales comerciales; tramitación acelerada de permisos; asistencia técnica a pequeñas empresas	Captación de comercios minoristas; estrategia de inquilinos clave; incentivos para la conversión de oficinas en viviendas; creación de un departamento o división municipal de desarrollo económico	Ampliación de los distritos de mejora comercial; reinversión del impuesto hotelero
Coste estimado de resultados en materia de infraestructuras	17 millones de dólares (capital municipal + subvenciones)	60 millones de dólares (bonos + fondos estatales/federales)	25 millones de dólares (TIF + inversión privada)
Coste estimado para programación, políticas y normativa, y desarrollo económico	500 000 dólares al año	1,5 millones de dólares al año	1 millón de dólares al año

Fase 1: Activación y estabilización (años 1 a 3)

La Fase 1 se basa en el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y en los proyectos puente que se prevé que el Consejo recomiende para finales de 2026. También pone a prueba los conceptos de diseño que guiarán la reconstrucción a largo plazo y obtiene financiamiento para el diseño final. Las características definitorias de la Fase 1 son la rapidez, la visibilidad, la reversibilidad y el financiamiento: 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 únicamente como una zona de 20 pies, puede ponerse a prueba con materiales temporales antes de la reconstrucción permanente en la Fase 2. Solicitar oportunidades de subvenciones estatales y federales también sigue siendo una prioridad para esta fase.

Los proyectos y acciones clave de la Fase 1 incluyen:

- Mejoras en la señalización de orientación y en 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 de la Zona de Entretenimiento con un programa de licencias para artistas callejeros
- Estudio de viabilidad sobre el cumplimiento de las normas de aguas pluviales para las cuadras 700 a 900 (en paralelo con el diseño)
- Análisis y puesta en marcha de las paradas de bicitaxis, las paradas del servicio de transporte eléctrico, la señalización de orientación y las conexiones accesibles
- Lanzamiento del programa de subvenciones para la mejora de negocios
- Ampliaciones de las aceras en el Distrito Cívico y Comercial y en el Distrito de las Artes, ya sea con pintura o con material de entarimado similar al de las plataformas peatonales en la cuadra 500 de la calle State
- Se completó el plan de financiamiento para la ingeniería previa a la construcción y durante la construcción



Fase 1: Puesta en marcha y estabilización (años 1-3)

La fase 1 se basa en el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y en los proyectos puente que se prevé que el Consejo recomiende a finales de 2026. Además, pone a prueba los conceptos de diseño que guiarán la reconstrucción a largo plazo y obtiene financiación para el diseño definitivo. Las de la Fase 1 son la rapidez, la visibilidad, la reversibilidad y la financiación: las inversiones se realizan con rapidez, a la vista del público y en formatos que pueden perfeccionarse.

Enfoque de diseño

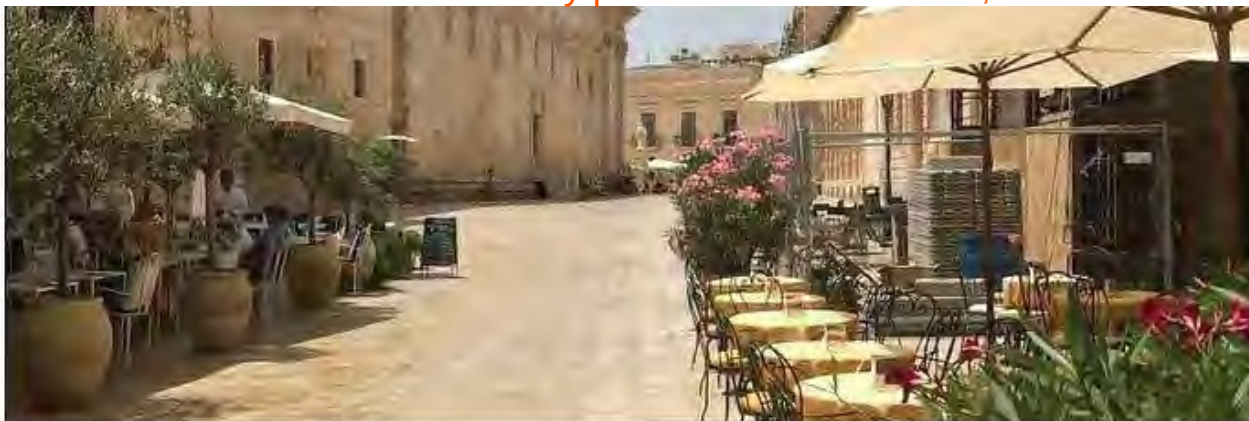
Las manzanas 700-900 (Ortega a Carrillo) constituyen la zona prioritaria para las mejoras físicas. El diseño «flexible» de la calle, que amplía las aceras de modo que la calle se perciba únicamente como una zona de 20 pies, puede ponerse a prueba con materiales temporales antes de la reconstrucción permanente en la Fase 2. Solicitar subvenciones estatales y federales sigue siendo también una prioridad para esta fase.

Entre los proyectos y acciones clave de la Fase 1 se incluyen:

- Mejoras en la señalización de orientación y en el alumbrado del paseo
- Continuación del servicio de lanzadera de State Street Loop y evaluación de la ampliación del servicio (solicitud de propuestas para un operador a largo plazo)
- Lanzamiento oficial de la Zona de Ocio con un programa de licencias para artistas callejeros
- Estudio de viabilidad sobre el cumplimiento de la normativa de aguas pluviales para las manzanas 700-900 (paralelamente al diseño)
- Análisis y puesta en marcha de las paradas de bicitaxis, las paradas del servicio de lanzadera eléctrico, la señalización orientativa y las conexiones accesibles
- Puesta en marcha del programa de subvenciones para la mejora de los negocios
- Ampliaciones de aceras en el Distrito Cívico y Comercial y en el Distrito de las Artes, ya sea con pintura o con material de entarimado similar al de las plataformas para bicitaxis de la manzana 500 de State Street
- Finalización del plan de financiación de la ingeniería previa a la construcción y de la construcción

- Aprobación del plan de financiación a largo plazo: ampliación del distrito de tasación inmobiliaria, programa de reinversión del impuesto hotelero, política de reinversión de los ingresos por aparcamiento; financiación a largo plazo para el mantenimiento
- Se ha creado un fondo de dotación para la programación de State Street (a través de donaciones, derechos de denominación y colaboraciones público-privadas)
- Trabajos de planificación y preconstrucción para la conversión de los aparcamientos municipales en espacios de uso mixto
- Estrategia de captación de inquilinos
- Fondo de incentivos para atraer comercios minoristas con un programa de tramitación acelerada de permisos (Ayuntamiento + DSBIA)
- Determinación de diferentes horarios de funcionamiento por modo de transporte para State Street
- Constitución de un equipo de ejecución a tiempo completo para el Plan Director de State Street, que incluya la redacción y gestión de subvenciones, y de la construcción, la supervisión arquitectónica y de ingeniería, y el diseño





Fase 2: Reconstrucción e inversión (años 2 a 4)

La Fase 2 lleva a cabo las mejoras de infraestructura transformadoras que constituyen el núcleo del Plan Maestro. Esta fase requiere el mayor compromiso financiero y la gestión de construcción más compleja, pero también produce los cambios físicos duraderos que definirán la identidad de State Street. La Fase 2 implementará una estrategia de secuenciación de la construcción bloque por bloque para mantener accesibles a todas las

negocios accesibles, con el respaldo de un programa específico de asistencia empresarial y una sólida estrategia de comunicación.

Proyecto emblemático

El Distrito Cívico y Comercial (cuadras 700 a 900, de la calle Ortega a la calle Carrillo) se reconstruirá como un espacio cívico de primer nivel. El sistema de aguas pluviales, que se implementará simultáneamente, recogerá la escorrentía a través de una red en las calles, financiada en parte por un programa de contribuciones sustitutivas que permite a los propietarios participar en el sistema público compartido en lugar de construir instalaciones individuales de aguas pluviales.

- Emisión de bonos para financiar la infraestructura de la Fase 2
- Reconstrucción completa 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 e infraestructura flexible para eventos)
- Sistema de recolección de aguas pluviales (manzanas 700–900): captación en la vía pública, elementos de biorretención, establecimiento de un programa de fondos de compensación
- Reconstrucción completa del paisaje urbano del Distrito de Entretenimiento (400 a 600 cuadras): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, iluminación y mobiliario adicional (por ejemplo, elementos de juego e infraestructura flexible para eventos)
- Instalación de infraestructura de bolardos para permitir cierres temporales seguros
- Conversión de los estacionamientos de la ciudad en espacios de uso mixto, que incluyan estacionamiento y nuevas unidades de vivienda
- Continuar con las mejoras en los procesos de expedición de permisos, incluyendo normas de tramitación, modificaciones de zonificación y otros cambios en el código municipal

Fase 3: Sustentar y conectar (años 4 a 6)

La Fase 3 extiende los beneficios del Plan Maestro a todo el corredor de State Street y al 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, el cine, las representaciones teatrales y la gastronomía.

- Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200): mejoras en el paisaje urbano, incluyendo mejoras para los peatones, dinamización del paseo y nuevo paisajismo
- Instalación de uno o varios puntos de referencia culturales permanentes adicionales a lo largo del corredor de State Street (p. ej., un mercado cubierto)
- Elementos artísticos y mobiliario a lo largo de State Street
- Inicio de un informe anual de seguimiento y un ciclo de actualización del plan quinquenal por parte de la DSBIA y la ciudad
- Fondo de subvenciones para fachadas
- Continuar con las mejoras en el proceso de expedición de permisos, incluyendo las normas de tramitación, las modificaciones a la zonificación y otros cambios en el código municipal



IMPLEMENTACIÓN Y CRONOGRAMA

El papel de la ciudad

La ciudad es la principal entidad encargada de la implementación de este Plan. Es dueña y administradora de la vía pública de State Street, de los paseos y plazas que se conectan a ella, y de la mayor parte del estacionamiento público que da servicio al corredor. Ninguna otra entidad puede construir lo que se describe en los capítulos anteriores. Los propietarios de inmuebles, las organizaciones del centro de la ciudad y los inquilinos comerciales determinan cómo funciona el corredor una vez construido, pero el diseño, el financiamiento, la obtención de permisos, y la construcción del espacio público son responsabilidades de la ciudad que no pueden delegarse a nadie más.

La ciudad es la solicitante y administradora de los fondos externos, y la entidad que debe comprometer la contrapartida local. Es el organismo coordinador entre los departamentos cuyo trabajo incide en el corredor, incluyendo Obras Públicas, Desarrollo Comunitario, Parques y Recreación, Policía, Bomberos y Finanzas, así como entre agencias externas como MTD, SBCAG y el condado. Es el regulador responsable de las enmiendas al código y al Plan General que permiten la ejecución del Plan. También es la entidad que mantiene la intención del Plan durante un período más largo que cualquier asignación individual de personal, contrato de consultoría o mandato del Consejo.



A lo largo de este corredor, la reinversión privada generalmente ha seguido al compromiso público en lugar de precederlo. Los propietarios y arrendatarios toman decisiones basándose en lo que ven que hace la ciudad, lo que significa que el ritmo de la acción municipal marca el ritmo de todo lo demás.

Cronograma

La ciudad debería planificar el inicio de la construcción dentro de los 18 meses siguientes a la adopción del plan y completar la construcción en un plazo de seis años. La calle State ha estado en una situación temporal desde 2020, y el corredor ha estado operando bajo una configuración provisional y un plan pendiente durante tanto tiempo que una fecha firme de finalización tiene valor por sí misma.

Presupuesto y personal

El plan requiere un presupuesto específico y un equipo dedicado, que se identifiquen poco después de su adopción y durante la fase previa a la construcción, en lugar de formarse más adelante.

El trabajo que debe realizarse antes de la construcción es considerable y debe pagarse primero. El diseño, la ingeniería, la evaluación ambiental y la

preceden a la primera fase de construcción y a algunas solicitudes de subvenciones competitivas. Los programas de transporte estatales y federales otorgan financiamiento en función de la preparación del proyecto, por lo que la ciudad debe

invertir en la etapa inicial antes de poder atraer fondos externos. Los ciclos de subvenciones suelen tener duraciones de varios años, y perder un ciclo por falta de preparación retrasa el programa por todo ese intervalo.

La dotación de personal es la otra limitación. Si la implementación se distribuye entre personal que tiene otras responsabilidades de tiempo completo, avanzará al ritmo que permitan esas otras responsabilidades, y nadie será responsable del calendario en su conjunto. El corredor necesita un equipo cuya tarea asignada sea llevar a cabo este Plan, con autoridad para coordinar entre departamentos y garantizar la continuidad a lo largo de las fases.

El financiamiento debe establecerse como un compromiso de capital plurianual en lugar de una serie de asignaciones anuales. La ciudad no puede contratar personal, celebrar contratos de consultoría ni comprometer fondos locales de contrapartida con dinero que no haya sido programado.

PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL PLAN MAESTRO DE

Los siguientes proyectos representan las principales inversiones de capital y programáticas del Plan Maestro de State Street. Cada proyecto se relaciona con su fase de implementación, la agencia a cargo 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, restaurantes al aire libre, mercados, espectáculos y acceso limitado de vehículos.

- Sistema de bolardos retráctiles: permitirá dar prioridad a los peatones en ciertos momentos del día y habilitará el acceso de vehículos durante una parte del día, partiendo de la premisa de que al menos la mitad del tiempo del año se dedicará a un entorno que no incluya vehículos privados.
- 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 puntos clave, como las intersecciones del distrito

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. Revitalizar este tramo central es esencial para conectar los dos extremos del corredor y consolidar a la calle State como el principal lugar de reunión cívica de Santa Bárbara.

Existen dos opciones de fases, dependiendo del financiamiento:

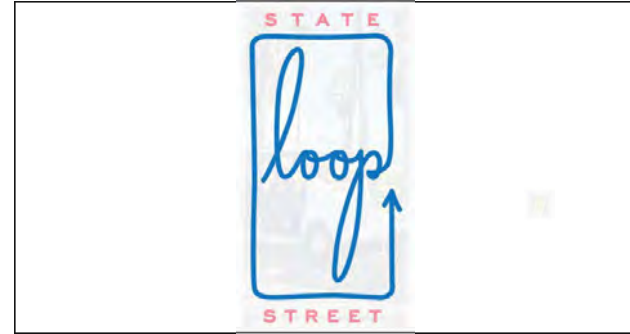
- Fase completa de los distritos de entretenimiento, cívico y comercial (manzanas 400–900):
Comenzando en la cuadra 400 de State Street y se extiende hasta la calle Carrillo. Costo estimado de diseño y construcción: 60 millones de dólares.
- Fase prioritaria del Distrito Cívico y Comercial (solo manzanas 700–900): una estrategia a corto plazo para lograr un impacto significativo en tres manzanas. Sin embargo, es posible que se requieran mejoras en el sistema de alcantarillado pluvial en las manzanas 400–600 antes de la construcción en la manzana 700. Costo estimado de diseño y construcción: 40 millones de dólares.

Las fases posteriores se centrarían en el Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300) una vez completado el análisis de drenaje de la cuenca del arroyo Laguna y obtenida la financiación para la construcción.

Sistema de cumplimiento de normas de aguas pluviales (manzanas 700–900)

Las cuadras 600 a 900 de State Street carecen actualmente de un sistema de desagüe pluvial, lo que genera 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 fondos de capital de la ciudad, subvenciones estatales y un programa de contribuciones sustitutivas.

- Análisis de alternativas de retención de aguas pluviales (autorizado en octubre de 2025 por el Concejo Municipal)
- Fondo de compensación: las empresas contribuyen a un sistema compartido en lugar de construir instalaciones individuales en sus predios
- 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 a 600 cuadras de State Street si se considera factible
- Fase: 2 (estudio de viabilidad en la Fase 1; construcción simultánea a la del Distrito Cívico y Comercial)



Servicio de transporte State Street Shuttle

El State Street Loop, que se lanzó originalmente como un programa 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 Distrito de las Artes en State Street. Los datos de uso durante la fase piloto, incluyendo un notable uso por parte de personas con discapacidad, han demostrado que existe demanda para un servicio de transporte permanente.

- Acción inmediata: convocatoria de propuestas para un operador de servicio de transporte a largo plazo (Fase 1)
- Tipo de vehículo: transporte eléctrico, al aire libre o vehículos tipo carrito de golf; programa de bicitaxis como opción complementaria
- Financiamiento: reinversión del impuesto sobre hoteles y del impuesto sobre la ocupación turística (TOT); patrocinio privado; asociación con MTD si resulta seleccionado como operador
- Horario de servicio: diario, desde la costa hasta el Distrito de las Artes; horario ampliado de temporada para eventos importantes; evaluar la frecuencia para garantizar que el servicio pase regularmente con tiempos de espera inferiores a 10 minutos los fines de semana y a 15 minutos entre semana
- Se requieren normas de accesibilidad conforme a la ADA



Programa de activación e iluminación de los paseos

Los 16 paseos históricos de State Street son uno de sus activos más característicos: callejuelas íntimas que conectan State Street con calles paralelas y que se abren a patios y escaparates inesperados. Este programa transformará los paseos, actualmente con escasa iluminación y poco utilizados, en extensiones animadas y seguras de la experiencia de State Street.

- Instalación de guirnaldas luminosas en los paseos prioritarios (DSBIA, Fase 1)
- Diseño de pavimento «Asphalt Art» en las entradas clave de los paseos (Fase 1)
- Dinamización de los locales comerciales y de restauración a planta baja en los espacios adyacentes a los paseos
- Ampliación de la red de cámaras de seguridad (DSBIA)
- Programa de concesión de licencias para tiendas y galerías temporales
- Renovación 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, la agilización de la concesión de permisos y la captación selectiva de empresas.

- Subvención para la dinamización comercial de State Street o programa de préstamos rotatorios: hasta 50 000 dólares por negocio para mejoras en el local, renovación de fachadas, señalización y acondicionamiento ; gestionado por el Ayuntamiento y la DSBIA
- Programa de tramitación acelerada de permisos: equipo de revisión especializado para nuevos proyectos de comercios y restaurantes en State Street (objetivo de 30 días para las aprobaciones) y aumento de los tipos de permisos de carácter administrativo
- Concesión de licencias para comercios pop-up: licencias de bajo coste y corta duración para quioscos y vendedores ambulantes en State Street y en locales comerciales vacíos
- Captación de inquilinos clave: viviendas, espacios artísticos, de ocio y culturales en ubicaciones estratégicas (p. ej., espacios en plantas superiores, locales comerciales vacíos de gran superficie)
- Ayuda con préstamos empresariales para nuevas empresas en State Street

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 manera simultánea a estas.

- Ampliación del programa «Ambassador»: aumento de las patrullas diurnas y nocturnas en State Street y los paseos; evaluación del programa existente y del potencial para que la gestión del programa recaiga en la DSBIA o se realice conjuntamente con la ciudad y la DSBIA
- Instalación y monitoreo de una red de cámaras de seguridad (DSBIA + Departamento de Policía de Santa Bárbara)
- Aplicación regular de los límites de velocidad para bicicletas eléctricas y señalización de los mismos (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 con subvenciones estatales y federales, inversión privada, ingresos de los 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. La tabla a continuación incluye varias opciones de financiamiento para el Plan Maestro de State Street.

Acciones prioritarias de financiamiento (inmediatas)

- Presentar la solicitud de subvención para la construcción del Programa de Transporte Activo (ATP) para la reconstrucción del Paseo de State Street antes del próximo ciclo de financiamiento
- Solicitar el subsidio 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 creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro y el financiamiento TIF
- Ampliar los límites de la evaluación de propiedades de la DSBIA 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
- Buscar 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 el Fondo de Subvenciones para la Activación Comercial de State Street o un programa de préstamos rotativos utilizando la asignación del CDBG

Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad

La creación de una Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad (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 con ese incremento como garantía y destinar capital a infraestructura y desarrollo catalítico que de otra manera no se llevaría a cabo.

Cronograma de la DDA

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



Estrategia de financiación

FUENTE DE FINANCIACIÓN	IMPORTE ESTIMADO	FASE	USOS ADMISIBLES
Presupuesto de capital de la ciudad	8-10 millones de dólares	1-2	Reconstrucción del paisaje urbano, zonas peatonales u otros proyectos temporales, señalización, alumbrado
Opción 1: Bonos de ingresos por arrendamiento/emisión de deuda (Medida C, no requiere aprobación de los votantes)	60-70 millones de dólares	1-2	Infraestructura de State Street y Paseo, sistema de aguas pluviales
Opción 2: Bono GO; partida anual en la factura del impuesto sobre la propiedad para financiar el proyecto (requiere la aprobación de los votantes en futuras elecciones)	60-70 millones de dólares	1-2	Infraestructura de State Street y Paseo, sistema de aguas pluviales
Fondos estatales de transporte (ATP)	Hasta 80 millones de dólares	1-2	Infraestructura de transporte activo, carriles bici, 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 dólares	1-3	Arte público, diseño de pavimentos, creación de espacios
Subvenciones del CDBG (Desarrollo Comunitario)	1-3 millones de dólares	1-2	Apoyo a las pequeñas empresas, mejoras según la ADA, comercio minorista asequible
Asociación para el Legado de las Actividades Recreativas al Aire Libre	1-5 millones de dólares	1-2	Mejoras en los parques, espacios abiertos, equipamientos públicos
BID del centro de la ciudad/Distrito de tasación inmobiliaria	1-2 millones de dólares al año (en curso)	1-3	Programación, mantenimiento, servicios de embajadores, marketing
Financiación mediante incremento de impuestos (TIF/DDA)	15-25 millones de dólares	2-3	Infraestructuras, concentración parcelaria, 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 700-900 manzanas
Inversión privada/tasas de desarrollo	Más de 50 millones de dólares	2-3	Desarrollo de uso mixto, viviendas sobre locales comerciales, inquilinos principales
Subvenciones de la Propuesta 4	1-3 millones de dólares	1-3	Pavimentación permeable, cubierta arbórea, elementos de gestión de aguas pluviales, mitigación del calor; árboles en las avenidas, ampliación de la cubierta de sombra, reducción del efecto isla de calor
Calles seguras para todos	1 millón de dólares	2	Cruces en mitad de manzana, reducción de conflictos, alumbrado, gestión de bordillos, obras de seguridad en calles secundarias
FTA Baja-Nula	5-10 millones de dólares	1	Servicio de transporte eléctrico permanente (circulador o lanzadera), puntos de recarga e instalaciones de apoyo

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

Medida A – SBCAG: Bicicletas/Peatones	200 000–1,5 millones de dólares	1-3	Conexiones con calles secundarias, enlaces para ciclistas y peatones, cruces, señalización y mejoras de la red
Programa estatal de parques	1-9 millones de dólares	1-3	Mejoras puntuales en espacios cívicos, paseos o plazas, si la zona cumple los requisitos geográficos

MATRIZ DE ACCIONES

La siguiente matriz asigna acciones específicas a las partes responsables, los socios, los plazos y las fuentes de financiación. Las acciones se organizan por áreas temáticas y se clasifican en Inmediatas (0-12 meses), a Corto Plazo (1-3 años), a Medio Plazo (3-5 años) o a Largo Plazo (5-6 años).

Medidas de planificación y normativas

MEDIDA	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Aprobación del Plan Director de State Street (definitivo)	Ayuntamiento	SSAC, HLC, Comisión de Urbanismo	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Aprobación de la enmienda al elemento de circulación	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Comisión de Urbanismo	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Modificar el Título 31	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Oficina del administrador municipal	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Adoptar una configuración vial flexible y multimodal (con bolardos retráctiles, cuando estén instalados)	Ayuntamiento	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Aprobación de la actualización de la ordenanza sobre la estancia en la vía pública	SBPD, Oficina del Administrador Municipal, Oficina del Abogado Municipal	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Modificar la normativa urbanística para permitir una ampliación de los usos en el centro de la ciudad	Comisión de Urbanismo / Ayuntamiento / Desarrollo Comunitario, Oficina del Abogado Municipal	DSBIA, Cámara de Comercio, propietarios	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar las normas de diseño para la dinamización del paseo y el plan actualizado del paseo	Desarrollo Comunitario	DSBIA, Abogado municipal, Comisión de Monumentos Históricos	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar el programa de tasas sustitutivas por aguas pluviales para entre 700 y 900 manzanas	Sostenibilidad y resiliencia /Ayuntamiento	Promotores inmobiliarios, propietarios	A corto plazo	Medida B; presupuesto municipal
Iniciar el estudio para la creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad	Ayuntamiento/Administrador municipal	Finanzas, Oficina del Administrador Municipal	A corto y medio plazo	Presupuesto municipal; subvención
Aprobación de la ordenanza sobre mantenimiento de inmuebles	Oficina del administrador municipal, Oficina del abogado municipal	Propietarios, DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

Aprobación del plan de financiación a largo plazo para State Street	Oficina de Finanzas/Administración Municipal	Junta de la DDA, DSBIA	A corto 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	Obra Pública / Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Amigos de State Street	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Reducción de las jardineras, como en la manzana 1200	Obras Públicas	DSBIA	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Instalaciones artísticas (entradas al paseo, puntos clave)	Oficina del administrador municipal	Oficina de Arte y Cultura del condado	A corto plazo	Subvenciones
Infraestructura temporal de bolardos	Obras Públicas	SBPD	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Infraestructura de bolardos permanentes	Obras Públicas	SBPD	A corto plazo	Capital de la ciudad
Sistema de señalización y orientación (corredor completo)	Oficina del Administrador Municipal; Obras Públicas	DSBIA	A corto plazo	Capital de la ciudad; BID
Alumbrado de los paseos (paseos prioritarios)	DSBIA	Propietarios, Ayuntamiento	A corto plazo	Evaluación del BID
Proyecto de reconstrucción de State Street Paseo (manzanas 400–1300)	Obras Públicas/Moule & Polyzoides / Oficina del Administrador Municipal	SSAC, HLC, DSBIA	A corto plazo	Capital municipal; honorarios de diseño
Diseño del sistema de aguas pluviales (manzanas 700–900)	Obras Públicas	Ingenieros, propietarios	A corto plazo	Fondo de aguas pluviales
Reconstrucción de State Street y Paseo (obras)	Obras Públicas (diseño y construcción)	DSBIA, empresas, RTD/MTD	Corto a medio plazo	Bonos del Estado; RAISE; TIF
Sistema de aguas pluviales (construcción)	Obras Públicas	Propietarios (en sustitución)	Plazo medio	Ciudad
Reconstrucción del distrito de ocio entre las manzanas 400 y 600	Obras Públicas	DSBIA, propietarios	Plazo medio	Bonos del Gobierno; TIF
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	Reducción de la superficie de la ciudad



Limitaciones de drenaje

El corredor de State Street drena hacia dos cuencas separadas. Al norte de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia el arroyo Laguna. Al sur de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia el arroyo Mission. Las mejoras a la infraestructura de aguas pluviales deben realizarse desde las partes más bajas de cada cuenca de drenaje hacia arriba para evitar el estancamiento de los flujos en los segmentos inferiores de capacidad insuficiente. Se debe realizar un estudio detallado de drenaje de cada

cuenca debe realizarse simultáneamente con el desarrollo del diseño para identificar las mejoras necesarias, las cuales 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 los bloques 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.

Desarrollo Económico y Programación

MEDIDA A ADOPTAR	ORGANISMO RESPONSABLE	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 tramitación acelerada de permisos para State Street	Desarrollo Comunitario / Oficina del Administrador Municipal	Obras Públicas, Sostenibilidad y Resiliencia, Cuerpos de Bomberos	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Publicar una solicitud de propuestas (RFP) para el operador a largo plazo del servicio de lanzadera de State Street	Administrador municipal	MTD, Amigos de State St., DSBIA	Inmediato	Reinversión total. Capital municipal
Establecer el calendario de programación de la Zona de Ocio	DSBIA	Organizaciones artísticas, productores de eventos	A corto plazo	BID; patrocinio
Desarrollar un programa de concesión de licencias para tiendas pop-up	Oficina del administrador municipal	Departamentos de Desarrollo Comunitario y de Parques y Ocio	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
Puesta en marcha del Fondo Estatal de Incentivos para la Atracción de Comercios Minoristas	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 Street	A largo plazo	Privado; derechos de denominación
Alinear los principales eventos con los hitos de State Street (SBIFF, etc.)	DSBIA/Eventos municipales	SBIFF, Museo de Arte de San Bernardino, 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 (si se crea)	A medio plazo	TIF; presupuesto municipal
Crear un equipo sólido de desarrollo económico dentro de la organización municipal	Oficina del Administrador Municipal, Ayuntamiento	DSBIA, Cámara de Comercio	A medio plazo	Presupuesto municipal

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial 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.

Crear un equipo de ejecución del Plan Director de State Street dentro de la organización municipal	Oficina del Administrador Municipal, Ayuntamiento	DSBIA, Cámara de Comercio	Inmediato	Presupuesto municipal
Actualizar la normativa sobre la concesión de permisos para eventos especiales en el centro de la ciudad y en las zonas situadas a lo largo de los corredores comerciales	Oficina del Administrador Municipal, Departamento de Parques y Ocio, Departamento de Policía	DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal

Seguridad, mantenimiento y gestión

MEDIDA A TOMAR	ORGANISMO RESPONSABLE	COLABORADORES	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Ampliar o maximizar el programa de embajadores	Oficina del Administrador Municipal/DSBIA	SBPD	Inmediato	Evaluación de la BID, presupuesto municipal
Ampliar la red de cámaras de seguridad (paseos y corredor)	DSBIA/SBPD	CityIT	Inmediato	BID
Continuar con la aplicación de la ordenanza sobre bicicletas eléctricas en State Street y comenzar la en State Street	SBPD	Ingeniería de Tráfico	A corto plazo	Fondo General
Coordinar la participación de las personas sin hogar	Oficina del Administrador Municipal	Departamento de Salud y Servicios Sociales del condado, organizaciones sin ánimo 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 funcionamiento y mantenimiento de la ciudad
Elaborar un informe anual de seguimiento de State Street (recuentos de peatones, impuesto sobre las ventas, tasas de desocupación, asistencia a eventos)	Oficina del Administrador Municipal, Finanzas	Otros departamentos municipales, DSBIA, Ayuntamiento	A medio plazo	Personal municipal; BID
Llevar a cabo la actualización del plan quinquenal (2031)	Desarrollo Comunitario, Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Ayuntamiento	A largo plazo	Presupuesto municipal
Evaluar la ubicación de los aseos públicos a lo largo de State Street e iniciar la fase de diseño o aprovechar el como alternativa	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Ayuntamiento, Departamento de Desarrollo Comunitario	A largo plazo	Presupuesto municipal



Fondos disponibles

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

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE

La implementación exitosa del Plan Maestro de State Street requiere una rendición de cuentas clara entre los departamentos de la ciudad, 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:

Funciones y responsabilidades

ORGANIZACIÓN	FUNCIÓN
Consejo Municipal	Aprueba el Plan Maestro; autoriza los principales fondos; constituye la DDA; aprueba las enmiendas de zonificación; establece la dirección 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; normas de mantenimiento
Departamento de Desarrollo Comunitario	Enmiendas a la zonificación; revisión de diseños; preservación histórica; cumplimiento de la CEQA; expedición de permisos
Departamento de Obras Públicas y	Ejecución de proyectos de inversión; diseño y construcción del paisaje urbano; aguas pluviales
Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia	
Departamento de Finanzas	Estrategia de financiamiento; emisión de bonos; formación de la DDA; coordinación presupuestaria; supervisión de los ingresos fiscales; presentación de informes sobre el impuesto a las ventas
Desarrollo Económico de la Ciudad	Captación de empresas; programas de subvenciones; fondos de incentivos; tramitación acelerada de permisos
Departamento de Policía de Santa Bárbara	Vigilancia de la seguridad; ordenanza sobre bicicletas eléctricas; coordinación del programa de
embajadores; seguridad en eventos Oficina del Procurador Municipal	Actualizaciones y enmiendas a las ordenanzas; revisión legal de proyectos
Asociación para la Mejora del Centro de	Operaciones cotidianas; programas de embajadores y limpieza; programación y eventos;
Santa Bárbara (DSBIA)	dinamización del paseo; enlace con las 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	Asesoramiento a la comunidad; supervisión de planes; participación pública
Amigos de State Street	Defensa de la comunidad; captación de donantes; programas de voluntariado; oportunidades piloto
Autoridad de Desarrollo del Centro (si se forma)	Financiamiento mediante incremento de impuestos; emisión de bonos; inversión en proyectos catalizadores; concentración de terrenos
Propietarios de inmuebles / Empresas	Inversión privada; contribuciones en lugar de sistemas de drenaje pluvial; mejoras en las fachadas; dinamización de la planta baja
Estudio de arquitectura / Moule and Polyzoides	Documento del plan maestro; diseño arquitectónico del Paseo de State Street; ; coordinación con la Comisión de Monumentos Históricos



SEGUIMIENTO Y ADAPTACIÓN

A medida que los programas piloto generen datos, los mercados evolucionen y cambie el panorama de la financiación, el plan deberá adaptarse. El siguiente marco de seguimiento ayudará a garantizar la rendición de cuentas.

Indicadores clave de rendimiento

- Recuentos de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (diarios, por manzana, por temporada): objetivo de un aumento del 20 % respecto al valor de referencia para el quinto año
- Tasa de desocupación comercial (objetivo: por debajo del 10 % para el año 5; por debajo del 5 % para el año 10)
- Ingresos por impuesto sobre las ventas (corredor de State Street): objetivo un 20 % por encima de los de 2019 para el año 8
- Número de eventos y actividades al año (objetivo: más de 200 eventos para el año 3)

- Número de usuarios del servicio de lanzaderas de State Street, incluyendo diversos tipos de transporte como autobuses, minibuses y bicitaxis (objetivo: más de 50 000 usuarios anuales para el año 2)
- Financiación mediante subvenciones obtenida: seguimiento de los objetivos establecidos en la estrategia de financiación
- Desembolsos del programa de subvenciones para la dinamización empresarial o de préstamos rotatorios y resultados de los beneficiarios
- Ejecución de proyectos de construcción: cumplimiento de los plazos y del presupuesto en los proyectos de inversión

Informes y actualizaciones

- Informe anual de seguimiento: elaborado por la Oficina del Administrador Municipal; presentado al Ayuntamiento 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 financiación a largo plazo



CONCLUSIÓN

El Plan Maestro comienza con la adopción del Plan y continuará con proyectos de construcción específicos basados en el financiamiento, el calendario de otros proyectos de construcción en el centro de la ciudad y una comprensión de los proyectos que pueden realizarse a corto, mediano y largo plazo. La implementación tal como se identifica 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 la toma de decisiones de política, así como la priorización de 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 50 años.

La implementación del Plan Maestro de State Street reconoce que la transformación del corredor requiere una visión audaz, así como un compromiso a largo plazo con medidas secuenciales y financiamiento sostenido.

Santa Bárbara cuenta con los activos urbanísticos y naturales, la voluntad de la comunidad y el talento en diseño necesarios para escribir su propia historia de éxito en State Street. Este capítulo proporcionó la estructura para hacerlo realidad. El siguiente paso es el primer paso: convertir el marco que se presenta en estas páginas en proyectos financiados, con los permisos necesarios y listos para construirse. A partir de las directrices del Concejo Municipal sobre financiamiento y áreas prioritarias, podrá comenzar la construcción de una State Street revitalizada.

NOTA DEL PERSONAL \:

Hace poco más de un siglo, un terremoto obligó a Santa Bárbara a reinventarse y nos dio la identidad arquitectónica que hoy atesoramos. Ciento un años después, nuestra ciudad se encuentra en otro momento decisivo.

State Street se cerró al tráfico de autos en 2020 como una medida temporal de salud pública. Ese cierre reveló algo que ninguno de nosotros esperaba: un verdadero interés por un centro de la ciudad diferente. La gente caminaba por el centro de la calle, cenaba donde antes estaba el carril de tráfico y enseñaba a sus hijos a andar en bicicleta frente a los escaparates. Las familias, los ciclistas, los restaurantes, los comerciantes, los propietarios de inmuebles y los residentes de toda la vida comenzaron a ver esta calle con nuevos ojos y a debatir, apasionadamente, en qué debería convertirse.

Muchas personas no estaban de acuerdo, y hemos pasado seis años escuchando sus opiniones: en reuniones del Consejo que se prolongaban hasta bien entrada la noche, en cartas al editor y en un buen número de correos electrónicos y mensajes de voz que hemos leído y escuchado de principio a fin. Las discusiones han sido largas y, en ocasiones, personales. Eso no es una mala señal. Nadie pasa tanto tiempo discutiendo por un lugar al que ya le ha perdido el interés.

Las inquietudes planteadas a lo largo del proceso —sobre las bicicletas eléctricas, los locales vacíos, la circulación y la seguridad— son señales de que esta comunidad aún siente un profundo sentido de pertenencia hacia su centro. Esa intensidad ha fortalecido este plan y nos ha impulsado hacia soluciones más inteligentes. También refleja la convicción duradera de que State Street puede volver a ser el corazón vibrante de la vida cívica en Santa Bárbara.

Este plan se centra en el Paseo de State Street, un diseño flexible que prioriza a los peatones para la milla de State Street entre Gutiérrez y Sola. El Plan Maestro es un rediseño de una calle. También es una oportunidad para crear de manera intencional un espacio cívico impulsado por la comunidad y un vecindario en el corazón del centro de la ciudad que se disfrutará durante los próximos cien años.

Con gratitud,

Tess Harris

Planificadora principal de State Street