

FINAL

1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



RECONOCIMIENTO DEL TERRITORIO

PARA EL ÁREA DE ESTUDIO DEL PLAN DIRECTOR DE STATE STREET

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

Señalando el océano Pacífico y nuestras Islas del Canal como su lugar de origen, los chumash dependían de los recursos de la tierra y el mar para desarrollar su cultura mediante la construcción de embarcaciones, la fabricación de utensilios de cocina de piedra y la capacidad de recolectar y almacenar alimentos. Santa Bárbara es la ciudad más antigua conocida que ha estado ocupada de forma ininterrumpida en toda América del Norte y del Sur gracias a los chumash.

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

La actual ciudad de Santa Bárbara se construyó 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 una zona 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 de las comunidades chumash de la región. La ciudad se fundó sobre la base de la exclusión y la erradicación de muchos pueblos indígenas, incluidos aquellos en cuyas tierras se asienta 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 dismantlar el legado persistente del colonialismo de asentamiento, así como de seguir valorando y promoviendo las numerosas historias y culturas de este lugar al que todos llamamos hogar.

Reconocemos y damos voz a las tierras y aguas no cedidas del pueblo 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



de que nuestras prácticas de planificación en el Ayuntamiento den cabida a que se escuchen las voces de los chumash y de los pueblos indígenas, a que se escuchados 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 Director de State Street se encuentran dentro del territorio tradicional de los pueblos chumash. Reconocer y dar a conocer la historia de los chumash y su relación con la tierra es de suma importancia para garantizar que se rinda homenaje a los chumash 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 de Su'nan, The SPACE: Sunan-The-Space.org

Tribu Barbareño de los Chumash: BBC-Indians.com

Banda de Indios 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 Director: 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 ha vivido State Street hasta la fecha. Y no lo digo por puro optimismo, sino como alguien que ha sido testigo y ha trabajado en la evolución de este corredor durante muchos años y que comprende profundamente lo que significa para nuestra comunidad. Lo que nos espera es algo verdaderamente generacional: una reinvención de State Street que los habitantes de Santa Bárbara, sus hijos y los hijos de sus hijos disfrutarán y apreciarán durante las próximas décadas.

Las grandes visiones llevan tiempo, y eso está bien

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

Consideremos la trayectoria de la propia historia de State Street. Las líneas originales de tranvía que en su día 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 legó la magnífica arquitectura de estilo neocolonial español que ahora tanto apreciamos, fue en sí misma un

Un esfuerzo de varias décadas marcado por la visión y la perseverancia. Los experimentos de peatonalización, las inversiones en paisajismo, la expansión de los comedores al aire libre que han ido y venido con el paso del tiempo. Cada uno de estos cambios tardó años en concebirse, años en ponerse en práctica 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 produce por capas. Cuando se hace bien, se integra tan profundamente en la vida de un lugar que las generaciones futuras no pueden imaginar la calle de otra manera. Ese es el criterio con el que evaluamos este Plan Director.

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 Director abraza la idea de que una calle verdaderamente grandiosa debe ser adaptable, capaz

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

En el núcleo de este enfoque se encuentra el compromiso de maximizar el espacio peatonal: recuperar la calle para las personas en de la forma más generosa e ingeniosa posible. Pasillos amplios y fluidos. Espacios de reunión espaciosos. Asientos que invitan a quedarse. Sombra y vegetación que hacen que el exterior resulte acogedor en cualquier época del año. El diseño no se limita a tolerar el tránsito peatonal; lo celebra, lo realza y construye toda una experiencia urbana en torno a él.

Y, lo que es más importante, esta flexibilidad no es solo estética. Es estructural. El plan está diseñado para permitir cambios graduales a lo largo del tiempo, con mejoras que puedan ampliarse, perfeccionarse y ajustarse 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 barrio que sigue creciendo en torno a este espacio.

State Street como 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 Director es, en su esencia más profunda, un plan para la construcción de comunidad: para crear las condiciones que permitan a las personas reunirse, conectar, descubrir y sentirse parte de algo.

Concebimos 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. Donde un nuevo residente descubre el carácter de esta ciudad y un vecino de toda la vida encuentra algo sorprendente y nuevo. Donde el arte, la cultura y la vida cotidiana conviven de forma alegre y espontánea.

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

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

Un momento que merece la pena celebrar

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

El camino que tenemos por delante requerirá paciencia, colaboración y perseverancia, tal y como ha exigido cada gran capítulo de la historia de State Street. Pero estoy convencido de que, cuando miremos atrás y recordemos este momento, lo reconoceremos como el comienzo de algo verdaderamente extraordinario.

Con entusiasmo y gratitud, Dave Davis

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

AGRADECIMIENTOS

Ayuntamiento

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

Juntas y comisiones

Comité Asesor de Accesibilidad

- Barbara Chen
- Skylar Covich

- Nick Koonce
- James Marston
- Michael Rassler
- Elizabeth Sorgman
- Susanne Tejada
- Robert Burnham (antiguo)
- Karen Luckett (antigua miembro)

Comité de Aparcamiento del Centro

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

Comisión de Monumentos Históricos

- Keith Butler
- Dennis Doordan
- Cassandra Ensberg

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

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 Urbanismo

- Brian Barnwell
- John Baucke

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

Comisión de Parques y Ocio

- 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 (antigua)
- Roxana Bonderson (antigua)

Comisión de Transporte y Circulación

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

- Kathleen Rodríguez
- Sarah Siedschlag
- Richard Smith
- Susan Horne (antigua)
- Andrés Malovos (antiguo miembro)
- Eve Sanford (antigua)

Organizaciones comunitarias

- Instituto Americano de Arquitectos
- Consejo Medioambiental de la Comunidad
- 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 jefe de State Street
- Timmy Bolton, planificador de proyectos (antiguo)
- 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 (antigua)
- Brian Bosse (antiguo)
- Paul Casey (antiguo miembro)
- Matt Fore (antiguo miembro)
- Daniel Gullet (antiguo)
- Jason Harris (antiguo)
- Elias Isaacson (antiguo)
- Sarah Knecht (antigua)
- Anthony Valdez (antiguo)

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 (antiguo miembro)
- Luis Deandaeroman (antiguo)
- Jillian Ferguson (antigua)
- Jason Harris (antiguo miembro)
- Heidi Reidel (antigua)

Personal municipal de apoyo al diseño gráfico:

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

Equipo de consultoría

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





ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO

Antecedentes y contexto	14
State Street hoy.....	15
La visión del Plan Director.....	18
Estrategias del distrito.....	20
Prioridades de ejecución.....	21
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 la COVID-19	39
Primeras conversaciones sobre planificación y participación	40
Strong Towns Santa Bárbara	45
Proyectos recientes y en curso	46
El proceso del Plan Director de State Street.....	48

2 STATE STREET HOY

Área de estudio.....	53
Situación actual.....	60

3 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Proceso de participación	86
Métodos de participación	86
Diálogos con la comunidad.....	89
Alcance de la participación.....	89
Conclusiones clave sobre la participación	90
La visión	95

4 UNA VISIÓN RENOVADA

Objetivos de planificación	97
Objetivos	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

Costes de capital asociados a la construcción.....	162
Estrategia de fases	164
Calendario de ejecución	170
Proyectos específicos.....	171
Estrategia de financiación.....	175
Matriz de medidas a adoptar	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 lleva más de 110 años siendo el corazón comercial, cultural y comunitario de la ciudad.

El Plan Director de State Street traza una visión a largo plazo para los próximos 50 años o más, basándose en el patrimonio de Santa Bárbara y haciendo frente a las presiones estructurales que están transformando los centros urbanos de todo el país.

El Plan Director abarca las manzanas 400 a 1300 de State Street (entre las calles Gutiérrez y Sola), un espacio que se extiende a lo largo de aproximadamente una milla, además de los paseos, plazas, aparcamientos y calles transversales adyacentes que conforman el centro de la ciudad en su conjunto. tejido urbano. Este Plan se ha forjado a lo largo de años de amplia participación ciudadana y análisis técnico, así como del respeto por la historia, la cultura y las aspiraciones de Santa Bárbara.

ANTECEDENTES Y CONTEXTO « »

La identidad actual de State Street se forjó tras el terremoto de 1925, que destruyó gran parte del núcleo del centro de la ciudad y permitió la reconstrucción integral en estilo neocolonial español que define hoy en día el carácter arquitectónico de la ciudad. Santa Bárbara estableció lo que se reconoce como la primera comisión 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 Estados Unidos.

Las inversiones en el paisaje urbano de las plazas y la ampliación de los aparcamientos 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 Director también reconoce las historias que se han pasado por alto o se han borrado, 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.

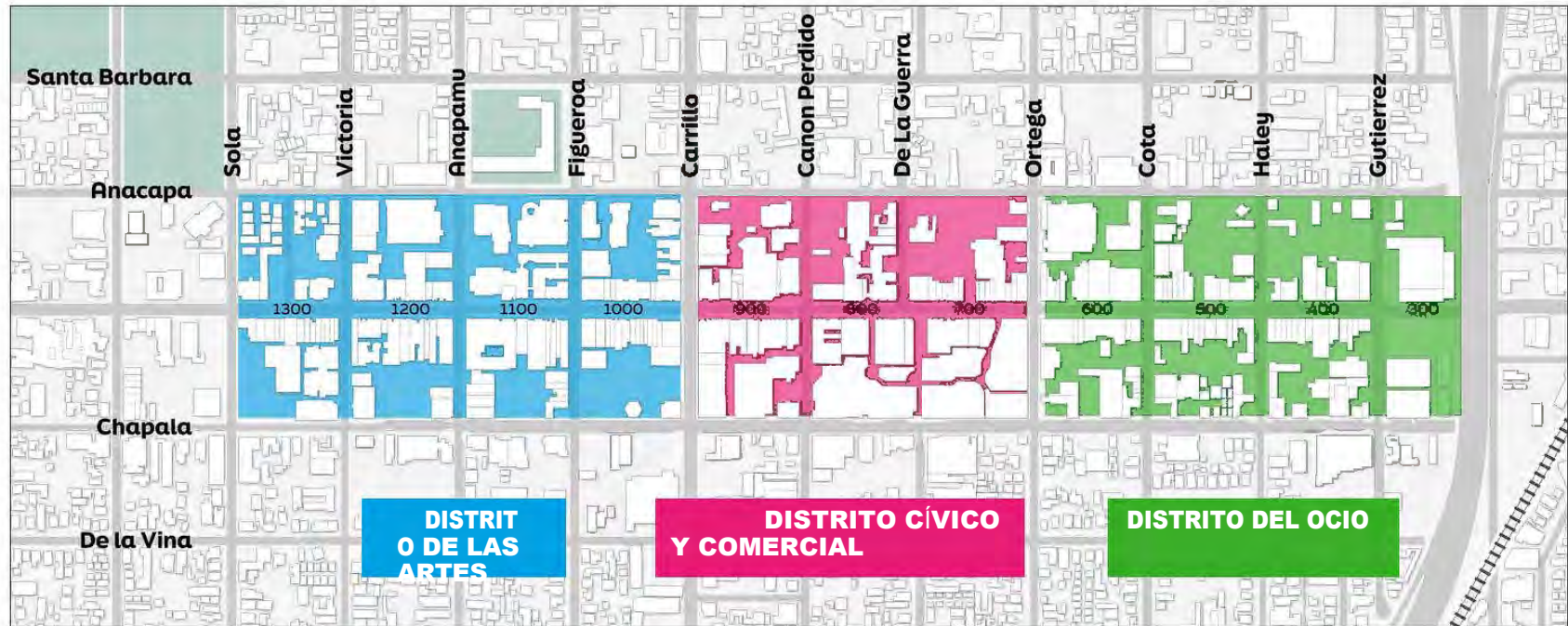
UNA STATE STREET VIVA

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



desarrollo del Paseo Nuevo y, ahora, el Plan Director. Cada generación ha renovado el significado del corredor al tiempo que ha mantenido unos principios coherentes: dar prioridad a la experiencia de los peatones, conservar los estándares de diseño del estilo neocolonial español, mantener la inversión pública y basar las decisiones de planificación en una amplia participación comunitaria.

El Plan Director de State Street da continuidad a esta tradición. Adaptado a las condiciones actuales y orientado hacia una visión a más de 50 años vista, pretende honrar un siglo de gestión cívica sin dejar de ser lo suficientemente flexible como para hacer frente a retos aún desconocidos.



E ACTUAL DE LA CALLE STATE

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

Distrito del Ocio (manzanas 400–600)

Una vibrante concentración de bares, restaurantes, salas de cata de vinos, locales de ocio nocturno, entretenimiento específico del lugar y un número limitado de comercios tradicionales bajo una frondosa copa de árboles.

Las manzanas 500 a 600 de State Street se consideran, en general, entre las de mejor rendimiento del corredor, mientras que la manzana 400, que actualmente presenta la mayor concentración de locales vacíos, se percibe ampliamente como la manzana 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. Se trata de la zona prioritaria para la revitalización, sobre todo porque actualmente adolece de falta de dinamización, especialmente por las tardes, 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 de inversión privada destinados al complejo para usos de oficinas y residenciales.

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



en el 916 de State Street en 2026, y la Music Academy of the West haya adquirido el edificio de 18 000 pies cuadrados situado en el 901 de State Street para convertirlo en un centro de interpretación musical y de enseñanza.

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 incluyen el Teatro New Vic y el Mercado Público de Santa Bárbara. La programación cultural, incluido el «First Thursday Art Walk», convierte a este distrito en un destino regional, y cuenta con una de las mayores concentraciones de restaurantes del centro de la ciudad.

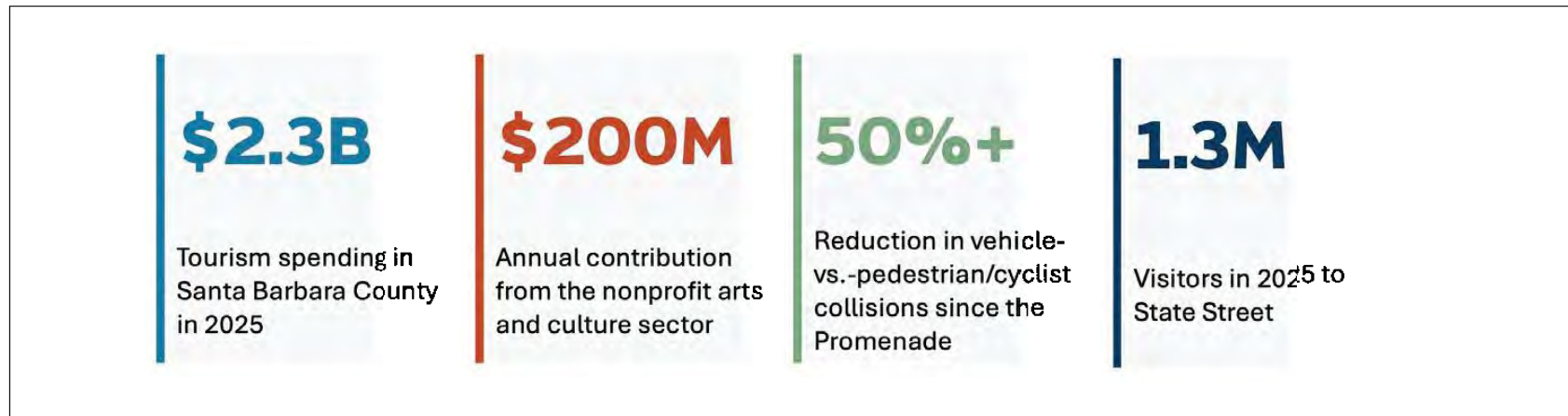


En general, se considera que estas manzanas requieren menos inversión en diseño que el resto del corredor, pero se beneficiarían de conexiones peatonales más sólidas que atrajeran a residentes y visitantes desde el Waterfront y la Funk Zone y llevaran a más gente frente a los escaparates.

Todos los nombres de los distritos tienen fines identificativos y pueden modificarse durante la fase previa a la construcción y la fase de diseño definitivo.

Por ejemplo,

Se colaborará con los representantes de los chumash para dar un nombre adecuado al Distrito Cívico y Comercial.



Retos clave

- **Cambios en el sector minorista y escasez de oferta residencial:**
El comercio electrónico provocó el cierre de importantes tiendas insignia (Macy's, Saks, Nordstrom). Un estudio de 2019 identificó un exceso estructural de entre 400 000 y 500 000 pies cuadrados de superficie comercial. En 2026, existen menos de 420 viviendas en la zona de estudio, lo que supone apenas el 3 % del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.
- **Conflictos de movilidad:** La configuración actual de la Promenade ha aportado beneficios, como una reducción del 50 % en las colisiones de vehículos en la zona 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 las infraestructuras:** Las infraestructuras de drenaje obsoletas, las inundaciones durante los episodios de lluvia, el pavimento desgastado y el paisajismo fragmentado

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

- **Lagunas en la dinamización:** La relativa ausencia de usos orientados a las horas de la tarde en las manzanas centrales 700-900 crea una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor una vez finalizado el horario comercial.

Puntos fuertes demostrados

A pesar de estos retos, 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 artístico y cultural sin ánimo de lucro aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado. Las ventas minoristas por manzana superaron en 2021 los niveles previos a la pandemia y siguen aumentando año tras año a partir de 2026.

Además, la seguridad ha mejorado notablemente: las colisiones entre vehículos y peatones o ciclistas se han reducido en más del 50 % desde que la calle se convirtió en un paseo.



EL PLAN DIRECTOR: LA VISIÓN D

El Plan Director de State Street establece un diseño urbano permanente basado en la prioridad de los peatones y ciclistas, una programación flexible y un espacio público de alta calidad que rinde homenaje a la historia colonial española de Santa Bárbara. El diseño se articula en torno a un principio organizativo claro: **una vía pública flexible de 80 pies de ancho 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 (unos 60 pies en total), organizadas en una zona de fachada (mesas al aire libre de hasta 12 pies), una zona de paso (mínimo de ocho pies, libre de obstáculos) y una zona de mobiliario urbano (árboles, alumbrado, bancos y aparcamiento para bicicletas).

- Dos carriles centrales de circulación de 10 pies (unos 20 pies) reservados para ciclistas, transporte público, vehículos de emergencia y, durante un horario determinado, vehículos de servicio, de reparto y particulares.
- Un sistema de bolardos retráctiles en cada cruce (aproximadamente 8 bolardos retráctiles y entre 16 y 24 fijos por cruce, en nueve cruces) permite controlar el acceso de vehículos bloque por bloque, con un tiempo de retracción de entre 3 y 8 segundos para la respuesta de emergencia.

Horario de acceso

La calle funciona según un horario de acceso, y el Ayuntamiento determinará los horarios en los que se subirán y bajarán los bolardos una vez finalizadas las obras:

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



bolardos en la entrada, lo que les permite circular por el carril central sin alterar el carácter de la calle, en el que priman los peatones.

Se mantiene el acceso para emergencias en todo momento.

- **Bolardos bajados.** Se permite el paso de vehículos para repartos, recogida de basura, mantenimiento y acceso privado. Un sistema de citas del Ayuntamiento se encargará de atender las necesidades especiales de construcción y reparto fuera del horario habitual.

El espacio público

Los adoquines permeables y los desagües en zanja abordan el problema de las inundaciones y la calidad de las aguas pluviales. Los árboles maduros que se encuentran a lo largo de todo el corredor quedan protegidos en el rediseño. En consonancia con la historia colonial española, los materiales de pavimentación 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. Se introducirán nuevos árboles de gran tamaño que proporcionen sombra

se plantarán formando 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 —esos caminos sombreados y pasajes semipúblicos que conectan State Street con las manzanas circundantes— se reconoce desde hace tiempo como uno de los características y menos aprovechados del corredor. Aunque ya existe un sistema de paseos en el centro, sigue estando algo fragmentado, lo que supone una clara oportunidad para que el Plan Director y los proyectos posteriores refuercen estas conexiones y las conviertan en una red peatonal coherente.

Esa visión se hizo realidad, en parte, gracias al esfuerzo voluntario de un equipo de arquitectos arraigados en la comunidad local que se encargaron de elaborar bocetos y estudios sobre los paseos basados en el carácter de Santa Bárbara; su

trabajo puede consultarse en el Apéndice H, y parte de él se refleja en el diseño definitivo del Plan Director.

ESTRATEGIAS DE E E POR DISTRITOS

Si bien el Plan Director establece un marco de diseño coherente para todo el corredor, cada distrito cuenta con un enfoque a medida para abordar sus condiciones y oportunidades específicas.

Distrito del Ocio

Conservar y potenciar la cubierta arbórea existente y el ambiente nocturno. El sistema de bolardos permite el cierre de las calles bloque por bloque durante las horas de mayor actividad nocturna. La manzana 400 mantiene el acceso de vehículos en ambos sentidos como vía principal de emergencia a través del paso subterráneo de la autopista 101

Distrito cívico y comercial (el corazón del centro de la ciudad)

Prioridad de intervención. El diseño flexible de las plazas permite celebrar 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 los mismos materiales de pavimentación que en la calle State para unificar el recinto cultural. La manzana 1300 mantiene el acceso de vehículos en ambos sentidos para preservar las conexiones con la calle Arlington.



EL CORAZÓN DEL CENTRO

Las manzanas de la calle State entre las calles Ortega y Carrillo conforman el núcleo cívico y comercial de Santa Bárbara, un tramo concentrado en el que 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 pocos pasos unos de otros, creando una densidad de funciones cívicas 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 tramitan los asuntos de la administración, acceden a los servicios esenciales y se desplazan por un paisaje urbano definido por la emblemática arquitectura de estilo neocolonial español que ha moldeado la imagen global de Santa Bárbara durante un siglo. Dada la gran concentración de instituciones en esta zona, el buen estado de estas pocas manzanas reviste una importancia desmesurada para el conjunto de la región.

Por lo tanto, una nueva inversión en State Street, entre las calles Ortega y Carrillo, es fundamental para cualquier estrategia de revitalización seria. 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 restan vitalidad a unas manzanas que deberían figurar entre las más activas de la ciudad. Una inversión selectiva, ya sea mediante mejoras en edificios históricos, una oferta comercial flexible, la dinamización de la hostelería y la restauración, el desarrollo residencial o la mejora del espacio público, aprovecharía la infraestructura cívica existente para generar beneficios que se dejarían sentir en todo el centro de la ciudad. La rehabilitación 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 colaboraciones público-privadas y el aumento de la densidad.

PRIORIDADES DE EJECUCIÓN

El Plan Director establece una serie de prioridades de ejecución a corto y largo plazo que abarcan las infraestructuras, la programación y las políticas.

Infraestructuras

- Instalar el sistema de bolardos retráctiles en todos los cruces identificados (de las manzanas 500 a 1300, más De la Guerra), resolviendo así la ambigüedad actual en torno al acceso de vehículos y estableciendo de forma permanente un funcionamiento que dé prioridad a los peatones.
- Reconstruir la infraestructura de drenaje para hacer frente a las inundaciones recurrentes; evaluar el traslado de los servicios públicos o el concepto de «utilidor» para reducir futuras molestias a los comercios de State Street; identificar un programa alternativo de cumplimiento de la normativa sobre aguas pluviales para los proyectos de desarrollo del centro de la ciudad situados en las inmediaciones de State Street.
- Reparar y mejorar el pavimento en todo el corredor utilizando una gama de materiales duraderos y permeables que se ajuste a la estética patrimonial de Santa Bárbara, de modo que al menos el 25 % de la calzada esté pavimentada con pavimento permeable. Pavimentar el Distrito Cívico y Comercial con un material de pavimento permeable diferente para proporcionar una diferenciación visual adicional a esta zona. Conectar la calle De La Guerra y la plaza De La Guerra con el Distrito Cívico y Comercial utilizando materiales de diseño similares.



Desarrollo económico y vivienda

- Apoyar la reconversión del exceso de espacio comercial en viviendas, oficinas y desarrollos de uso mixto. El Ayuntamiento ha previsto 8.001 nuevas viviendas en el marco de la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda de California (RHNA) para 2030; el núcleo del centro de la ciudad, incluida la zona del Plan Director, debería dar cabida a un mínimo de 2.000 de esas viviendas.
- Impulsar la remodelación de los aparcamientos y solares de propiedad municipal como oportunidades catalizadoras para la vivienda, atrayendo a residentes permanentes al corazón del corredor. Finalizar la concesión de la licencia para la remodelación de Paseo Nuevo, que permitirá acoger a nuevos trabajadores de oficinas y residentes del centro.
- Simplificar los trámites para la restauración al aire libre, los puestos comerciales temporales, los artistas callejeros, las pequeñas actuaciones, activaciones y eventos especiales para reducir las barreras y fomentar la dinamización económica y cultural.

- Crear espacios verdes para el juego, pasear a los perros y la interacción entre la naturaleza y el entorno urbano.

Programación y eventos

- Reforzar el mercado de agricultores de los sábados, que se celebra en las manzanas 0 de la calle Carrillo y en las manzanas 900-1000 de la calle State, y el mercado de agricultores de los martes, situado en las manzanas 500-800 de la calle State (desde las calles Cota hasta Canon Perdido), como pilares centrales de la programación, y estudiar oportunidades para ampliar la superficie del mercado de agricultores en la calle State.
- Diseñar la plaza flexible del Distrito Cívico y Comercial para que esté preparada para acoger eventos desde el primer día, dando cabida a mercados semanales, festivales de temporada, actividades para toda la familia y grandes celebraciones cívicas con una preparación adicional mínima, incluyendo servicios públicos, wifi e iluminación en los lugares donde puedan celebrarse eventos.



CONCLUSIÓN

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

Este Plan Director 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 viene definido por el debate entre coches o ausencia de coches. Se basa en los incomparables activos culturales, históricos y experienciales, en su clima templado y en 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 de una economía del centro de la ciudad resiliente y de una vida cívica próspera para la próxima generación.

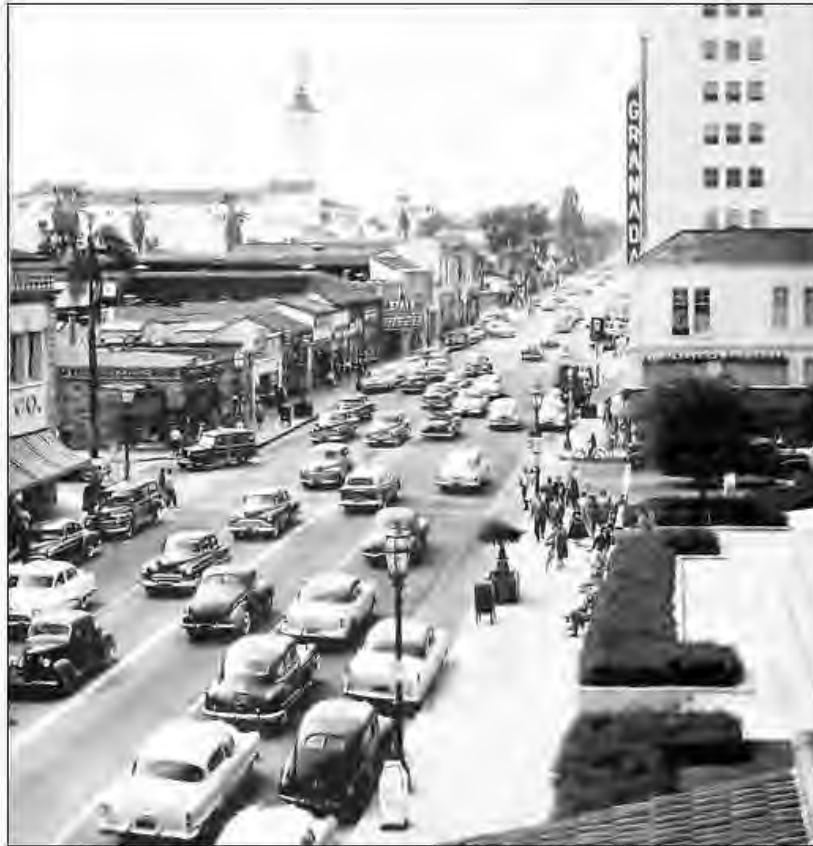


1

CONTEXTO Y HISTÓRIA

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 Director de State Street no supone una ruptura con el pasado, sino la continuación de una tradición profundamente arraigada de gestión decidida e impulsada por la comunidad del espacio público más emblemático de Santa Bárbara.



UN CORREDOR EN TRANSFORMACIÓN: REFLEJAR Y HONRAR EL PASADO Y ALLANAR EL CAMINO HACIA EL FUTURO

La historia de State Street y del centro de Santa Bárbara es, en esencia, una historia de reinvención recurrente al servicio de valores cívicos perdurables. Desde las rutas comerciales de los chumash y el camino del presidio español hasta la reconstrucción tras el terremoto, las mejoras de la Plaza, el desarrollo del Paseo Nuevo y ahora el Plan Director 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.

Hay varios temas recurrentes a lo largo de esta historia que siguen siendo directamente relevantes para el Plan Director:

- **La primacía de la experiencia peatonal.** Desde la red de paseos concebida tras el terremoto de 1925 y en paralelo a la construcción del aparcamiento público, pasando por el paisaje urbano de la Plaza de 1969, hasta el paseo de la era de la pandemia, Santa Bárbara ha dado prioridad en repetidas ocasiones al entorno peatonal como la base de un centro urbano vital.



- **El papel de las normas de diseño en la identidad del lugar.** La creación de la primera junta de revisión arquitectónica del país tras el terremoto de 1925, la constitución de la Comisión de Monumentos Históricos en 1993, encargada de la supervisión de El Pueblo Viejo, y el mantenimiento del carácter neocolonial español durante un siglo, demuestran que una gestión coherente del diseño constituye 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 la financiación específica a la hora de mantener la vitalidad del espacio público.
- **La comunidad como coautora.** Los procesos de planificación que han dado forma a este corredor, incluidos el actual Plan Director y la labor del Comité Asesor de State Street, se han basado sistemáticamente en una amplia participación pública. Participación. La voz de la comunidad, expresada a través de miles de conversaciones y respuestas a encuestas, no es un elemento secundario del plan, sino su fundamento. El Plan Director de State Street da continuidad a esta tradición. Arraigado 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 a un 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 nada menos que 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 puesto avanzado militar para proteger la costa de Alta California.

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

México obtuvo la independencia de España en 1821, momento en el que Santa Bárbara contaba con 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 STATE STREET

El descubrimiento de oro en Sierra Nevada en 1848 transformó California casi de la noche a la mañana, y Santa Bárbara sintió las repercusiones de esa transformación. La fiebre del oro trajo consigo una afluencia de comerciantes, especuladores y colonos, lo que convirtió a Santa Bárbara de una tranquila comunidad de ranchos en una ciudad con mayor actividad comercial. State Street, como vía 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 supuso un punto de inflexión en el desarrollo económico de la ciudad. Por primera vez, los buques de alta mar podían descargar materiales de construcción, mercancías y pasajeros directamente en Santa Bárbara, evitando los difíciles desembarcos entre las olas que durante tanto tiempo habían limitado el comercio. El muelle aceleró



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

A finales del siglo XIX se tendieron las primeras vías para tranvías tirados por caballos a lo largo del lado oeste de State Street, desde Sola Street hasta el muelle de Stearns. Por esa misma época, se pavimentó State Street y se construyeron aceras de madera de doce pies de ancho. Los tranvías eléctricos circularon por este corredor desde 1896 hasta 1929, cuando fueron sustituidos por autobuses a motor.

La finalización de la conexión del ferrocarril Southern Pacific a principios del siglo XX, que unía 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. Gracias a un acceso ferroviario fiable, 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 COLONIAL ESPAÑOL

El acontecimiento más trascendental en la historia arquitectónica del centro de Santa Bárbara tuvo lugar en las primeras horas de la mañana del 29 de junio de 1925, cuando un gran terremoto destruyó gran parte del corredor de State Street . El desastre tuvo un impacto inmediato devastador, pero supuso 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 patrimonio español y mexicano. La destrucción causada por el terremoto barrió el mosaico de edificios comerciales victorianos y vernáculos



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

«El Pueblo Viejo» —el núcleo histórico 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 tejados de tejas rojas, paredes de estuco blanco, elementos decorativos de hierro forjado en ventanas y balcones, columnatas arqueadas y un exuberante paisajismo. Santa Bárbara creó lo que se reconoce como la primera comisión de revisión arquitectónica del país, con normas de diseño obligatorias para las nuevas construcciones en el . Este compromiso institucional con la coherencia arquitectónica se ha mantenido y aplicado desde entonces, lo que ha dado lugar a uno de los distritos comerciales históricos con mayor cohesión visual de Estados Unidos.



Los urbanistas y líderes cívicos que guiaron la reconstrucción tras el terremoto también concibieron una red de paseos peatonales, senderos sombreados que serpentean entre las manzanas conectando State Street con patios interiores, edificios públicos y monumentos históricos. Esta red de paseos, que conecta lugares 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 Director.



LA PÉRDIDA DE CHINATOWN Y DEL BARRIO JAPONÉS ()

La campaña de reconstrucción tras el terremoto, aunque transformadora en muchos aspectos, también borró del mapa comunidades que habían sido parte integral de la vida cívica de Santa Bárbara. La manzana de la calle Canon Perdido, entre State Street y Anacapa Street, servía de centro cultural y residencial de los inmigrantes chinos, que comenzaron a llegar a Santa Bárbara ya en la década de 1860. Chinatown contaba con pensiones, varios comercios, una escuela, un lugar de culto y espacios de reunión comunitaria. En 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 desmantelada para crear una estética coherente de estilo neocolonial español en el centro de Santa Bárbara.



La calle E. Canon Perdido, entre State Street y Santa Barbara Street, fue también en su día el centro cultural, comercial, social y religioso de la comunidad japonesa-estadounidense de Santa Bárbara. En la década de 1920, Japan Town contaba con pensiones, baños públicos, restaurantes, una tintorería, iglesias, una sala de billar y una tienda de comestibles. Estos negocios atendían a la población japonesa-estadounidense de Santa Bárbara, que ascendía a unas 500 personas antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. El último edificio conocido construido para el barrio chino data de 1947, y en el barrio japonés no se realizaron nuevas construcciones tras 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 STATE STREET COMO LÍNEA DE SEPARACIÓN RACIAL

A principios del siglo XX, los hoteles de State Street se encontraban entre los mayores empleadores de residentes negros, la mayoría de los cuales alquilaban viviendas en las manzanas de clase trabajadora situadas a una o dos manzanas de la calle. En la década de 1920, según se informa, una línea de color impedía a los residentes negros vivir al norte de la calle Carrillo, y otra línea no oficial discurría a lo largo de la propia State Street, limitando la residencia en el lado oeste. El legado arquitectónico de este corredor y su historia de exclusión pertenecen a los mismos años.



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

Entre 1912 y 1921, la ciudad fue un importante centro de producción de cine mudo, precursor de Hollywood, lo que dio lugar a una temprana energía cosmopolita 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. En la década de 1940, State Street, en el centro de la ciudad, se había consolidado 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 periodo, el corredor se caracterizaba por aceras estrechas, cuatro carriles de tráfico rodado y aparcamiento en la propia calle.



Las décadas de la posguerra trajeron consigo una creciente presión competitiva. El crecimiento demográfico se desplazó hacia las zonas suburbanas, impulsado por el auge inmobiliario de la posguerra, la construcción de autopistas y el desarrollo del valle de Goleta. Esta suburbanización se vio favorecida, en parte, por 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 proyectos 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. Posteriormente, más cerca de aquí, La Cumbre Plaza abrió en Santa Bárbara en 1967. La Cumbre Plaza fue el primer centro comercial de la región, lo que provocó que los grandes almacenes abandonaran el centro de la ciudad y alejé a residentes y visitantes del centro.



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

En respuesta al auge del comercio minorista en los suburbios y a la inauguración de La Cumbre Plaza, los comercios del centro se organizaron formalmente en 1967 bajo el nombre de «Downtown Organization of Santa Barbara», lo que les permitió hablar con una sola voz en nombre del distrito y poner en marcha promociones comerciales y eventos comunitarios que continúan hasta el día de hoy. Aprovechando este impulso, el Ayuntamiento 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 financiación estable y autofinanciada para respaldar la labor organizativa en curso.



PLANIFICACIÓN Y REINVERSIÓN: 1969 – 2000

Conscientes de la necesidad de inversión pública para mantener la vitalidad del núcleo histórico, los dirigentes municipales emprendieron una serie de iniciativas estratégicas de planificación e infraestructura durante las últimas décadas del siglo XX que siguen marcando 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, «The 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 manzanas, se extiende desde la calle Victoria hasta la calle Ortega y cuenta con aceras de baldosas, palmeras, bancos y una



vías peatonales más amplias, al tiempo que se conservan e incorporan los edificios históricos que definen el carácter de State Street.

El proyecto de la Plaza requirió una reestructuración fundamental del aparcamiento en el centro de la ciudad. Se eliminó por completo el aparcamiento en la calle de State Street, y el acceso se trasladó a las calles paralelas de Chapala y Anacapa. Financiado con las cuotas del Distrito de Aparcamiento recaudadas de las propiedades circundantes, se construyeron cinco nuevos aparcamientos en superficie y un edificio de aparcamiento detrás de las fachadas comerciales para sustituir la oferta perdida en la propia calle. Para conectar a los compradores desde estas nuevas instalaciones fuera de la vía pública de vuelta a State Street, el Ayuntamiento desarrolló la red de paseos entrelazando vías peatonales a través de los callejones existentes y, en algunos casos, a través de los propios edificios. Los paseos no eran, por lo tanto, un elemento de diseño independiente, sino una necesidad funcional de la estrategia de aparcamiento, que con el tiempo evolucionó



en una red distintiva de conexiones peatonales flanqueadas por comercios, exclusiva del centro de Santa Bárbara.

En colaboración con la Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara, que estuvo en activo entre 1972 y 2012, el Ayuntamiento amplió la oferta a lo largo de las décadas siguientes décadas mediante la construcción de nuevas estructuras de aparcamiento «casi invisibles», diseñadas para integrarse en el paisaje urbano del centro. Para competir con la campaña de «aparcamiento gratuito» de La Cumbre Plaza, en 1970 la comunidad empresarial del centro se asoció con el Ayuntamiento para crear una Asociación para la Mejora del Aparcamiento y el Comercio (PBIA), que ayudó a sufragar una parte de los costes de funcionamiento del sistema de aparcamiento público de la ciudad, lo que permitió a esta ofrecer un periodo de aparcamiento «gratuito» en los aparcamientos públicos. La exalcaldesa Sheila Lodge consideró que este sistema fue esencial para mantener la competitividad del centro frente al desarrollo de los centros comerciales suburbanos que amenazaban el corredor a finales de la década de 1960 y



década de los setenta. En la actualidad, el sistema cuenta con diez aparcamientos y cinco edificios de aparcamiento que suman un total de casi 4.000 plazas, y da servicio a más de cinco millones de vehículos al año.

La Plaza se amplió en la década de los noventa 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 Ayuntamiento debatió la creación de un entorno peatonal en el Plan General de 1964 y el cierre total al tráfico de algunas manzanas de State Street 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, tras visitar Boulder y ver el paseo de Pearl Street, Lodge planteó la idea de volver a cerrar State al tráfico, aunque la propuesta no cuajó.



La evolución del centro de Santa Bárbara se ha forjado a lo largo de décadas. El Plan General de 1964 articuló por primera vez una visión de una State Street orientada a los peatones, lo que desencadenó las primeras conversaciones sobre la moderación del tráfico, la oferta de aparcamiento 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 hacer realidad esa visión, 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 State Street Plaza hasta la autopista, afianzar el distrito comercial con el desarrollo de Paseo Nuevo y sus grandes almacenes, y financiar las instalaciones culturales y artísticas que dotaron al centro de la ciudad de su riqueza cívica. Cada uno de estos hitos fue el resultado de ciclos de planificación, debate público,

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

Distritos de mejora comercial

El centro de Santa Bárbara fue pionero en uno de los primeros Distritos de Mejora Comercial (BID) de California en 1975, estableciendo un mecanismo de autoimposición para proporcionar una financiación estable y recurrente a los programas y servicios del centro. En 1976 se creó un segundo BID para el distrito del Casco Antiguo. Estas estructuras proporcionaron a la organización del centro una base financiera fiable 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 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 manzanas, para incluir las manzanas comprendidas entre las calles Haley y Ortega, con obras de ajardinamiento y ensanchamiento de las aceras. A mediados de la década de 1990, también se mejoró la manzana 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 plazas de aparcamiento 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 situado en el corazón del centro de la ciudad,

desarrollado mediante una colaboración público-privada. La RDA también financió la rehabilitación de infraestructuras culturales, entre ellas el Teatro Granada y el Teatro New Vic/Ensemble, en la década de los noventa y principios de la de los 2000. Este compromiso sostenido con la inversión cultural y comercial contribuyó a mantener la posición del centro de la ciudad como destino regional durante un periodo de intensa competencia por parte de los barrios periféricos.

La eliminación repentina de las agencias de reurbanización de California en 2012, como parte de la reestructuración presupuestaria del Estado, puso fin al flujo constante de inversión pública que había sostenido el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años. La desaparición de la RDA, junto con los cambios estructurales en la economía minorista impulsados por el comercio electrónico y los hábitos cambiantes de los consumidores, provocó un aumento de los locales vacíos y una reducción de la capacidad de mantenimiento en algunas zonas del corredor, retos que proporcionan un contexto importante para el actual Plan Director.

El compromiso de **la Comisión de Monumentos**

Históricos de Santa Bárbara con la conservación

arquitectónica se remonta a 1959, cuando el Ayuntamiento aprobó una resolución por la que se establecía El Pueblo Viejo (EPV) en las zonas del centro y del paseo marítimo, a la que siguió, en marzo de 1960, una ordenanza que designaba formalmente a EPV como un distrito y definía los estilos arquitectónicos permitidos. Poco después, en mayo de 1960, se creó un Comité de Monumentos Históricos para velar por esta visión. Estos primeros esfuerzos reflejaban 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 los Estatutos en noviembre de 1993 (artículo 802), que estableció formalmente la Comisión de Monumentos Históricos (HLC) y le otorgó autoridad

sobre el diseño y la modificación de todas las estructuras situadas en El Pueblo Viejo, un mandato que sigue guiando hoy en día el entorno construido del centro de Santa Bárbara.

DESAFÍOS Y RESILIENCIA: 2000 – 2019

Las dos primeras décadas del siglo XXI trajeron consigo una sucesión de retos 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 vacíos y redujo los ingresos fiscales, lo que supuso una carga tanto para las empresas como para los organismos públicos que apoyaban al distrito. La eliminación en todo el estado de las agencias de reurbanización de California en 2012 puso fin de forma abrupta al flujo de fondos de reurbanización que había sostenido la inversión pública en el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años, lo que marcó el final de una era significativa de reinversión urbana financiada con fondos públicos.

Históricamente, los ingresos por aparcamiento también financiaban el mantenimiento de la plaza y el sistema de paseos, así como otros servicios del centro, como el servicio de transporte «Downtown-Waterfront Shuttle». Sin embargo, el aumento de los costes, unido a unos ingresos estancados, ha supuesto que estos gastos se hayan tenido que sufragar con cargo al Fondo General del Ayuntamiento.

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

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

A pesar de estas presiones, el centro de Santa Bárbara demostró una considerable capacidad de recuperación. Los sectores de las artes, la restauración y el entretenimiento siguieron atrayendo a visitantes y residentes. La infraestructura cultural del distrito incluye el Teatro Granda, el Teatro Lobero, el Teatro Center Stage, el Teatro Arlington, el 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 destino, más allá de ser un mero corredor comercial. El número de negocios en la zona del centro ampliado creció de aproximadamente 400 en 1975 a más de 1.420 en 2015, lo que refleja la vitalidad del , incluso cuando el núcleo comercial se enfrentaba a dificultades.



LA PANDEMIA DE COVID-19 Y EL : 2020 – ACTUALIDAD

La pandemia de COVID-19, que llegó a California a principios de 2020, supuso un catalizador inesperado para la reconcepción de State Street. En respuesta a las directrices de salud pública que exigían alejar a los comensales de los restaurantes de los espacios interiores cerrados, el Ayuntamiento de Santa Bárbara cerró al tráfico rodado un tramo de ocho manzanas de State Street en 2020, lo que permitió a los restaurantes y comercios 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 sin coches y a las nuevas oportunidades de comer al aire libre

en el centro de la ciudad. El cierre, llevado a cabo con materiales de bajo coste y rápida instalación —como bolardos móviles, jardineras y señalización vial—, se convirtió en un proyecto piloto que generó un apoyo sostenido de la comunidad y un intenso debate público sobre el futuro de este corredor.

El Ayuntamiento puso a prueba varias configuraciones diferentes durante este periodo. Inicialmente, se canalizó a los ciclistas hacia el centro de la calle, siguiendo un concepto de vía compartida con los peatones; en la manzana 500 se probó una configuración exclusiva para peatones, sin bicicletas; posteriormente se estableció un posteriormente se estableció un carril bici designado de 8 manzanas para separar a los ciclistas de los peatones. La manzana 1200 se abrió al tráfico rodado en sentido único en noviembre de 2023 para facilitar la bajada de pasajeros en el Teatro Granada. Se probaron iluminación decorativa y mesas y sillas públicas en diversos tramos. Se realizaron cambios en el paisajismo para reducir la altura



A partir de 2025 se puso a prueba en la manzana 1200 el uso de plantas autóctonas y la ampliación de las aceras de ladrillo en zonas que anteriormente estaban ajardinadas. 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 cuestión fundamental: ¿hasta qué punto deberían convertirse estos cambios en permanentes?

Se creó el Comité Asesor de State Street (SSAC) para orientar este proceso, encargado de asesorar en la elaboración de un Plan Director integral para el corredor. Poco después, se contrató a un planificador director de State Street y a un planificador de proyectos, a quienes se encomendó la gestión de los consultores, la realización de una amplia labor de participación ciudadana y la síntesis de las aportaciones del público en una visión a largo plazo.

PRIMERAS DEBATES 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 un taller de diseño en el que participaron más de 160 profesionales del diseño para explorar conceptos para el corredor de State Street y el centro de la ciudad. El taller examinó enfoques de diseño para la calle, marcos normativos 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 del Ayuntamiento de iniciar el proceso formal del Plan Director.

UNA VISIÓN COMUNITARIA PARA *Downtown* æ *Barbara*



CAR EIAAT E SS TaAniEa MBAAaSrTbEaRraPLAN

PÚBLICA

Taller de diseño
2020

ASUNTO: INVIGORATE
SVe8T

BORRADOR ADMINISTRATIVO — NO DESTINADO A LA DISTRIBUCIÓN

IMAGINE
PURPOSE



Subcomité de State Street

Aprovechando el impulso generado por el paseo y la charrette de la AIA, el Ayuntamiento creó un Subcomité de State Street, integrado por tres concejales, para supervisar una iniciativa estructurada de participación ciudadana para evaluar el futuro a largo plazo de State Street. El Subcomité se reunió en numerosas ocasiones entre julio de 2020 y febrero de 2021, dirigiendo las actividades de participación ciudadana y de definición de la visión. El 9 de marzo de 2021, el Ayuntamiento aprobó las recomendaciones del Subcomité, entre las que se incluían: la adopción de principios de visión para el proceso de planificación maestra; la puesta en marcha de enmiendas al Elemento de Circulación del Plan General para respaldar el cierre permanente de determinadas manzanas al tráfico de vehículos a motor; la puesta en marcha de los procesos de planificación y revisión medioambiental necesarios para elaborar un Plan Maestro; y la creación de un nuevo Comité Asesor de State Street para supervisar dicho proceso.

Comité Asesor de State Street

El 20 de julio de 2021, el Ayuntamiento nombró a 14 miembros de la comunidad y representantes empresariales, así como a tres concejales, para formar parte del (SSAC). El SSAC se encargó de orientar la elaboración del Plan Director, lo que incluía aportar ideas y recomendaciones sobre temas relacionados con el plan a medida que se desarrollaba. El SSAC revisó conceptos, evaluó las ventajas e inconvenientes y perfeccionó las recomendaciones a lo largo de todo el 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 supuesto el proceso del Plan Maestro. Sus aportaciones contribuyeron a garantizar que el Plan refleje un enfoque equilibrado en materia de movilidad, vitalidad económica, espacio público e inclusividad, sin dejar de basarse en las necesidades y prioridades de la comunidad de Santa Bárbara.

Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara

La Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara (DSBIA) es una organización sin ánimo de lucro creada para sustituir a la antigua Organización del Centro, con el fin de establecer un modelo más sostenible y a largo plazo para la gestión y mejora del distrito del centro. La creación de la DSBIA fue posible gracias al Distrito de Mejora de Beneficios Comunitarios (CBID) del centro de Santa Bárbara, aprobado por los propietarios en julio de 2024, que proporciona financiación procedente de tasas 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 la configuración de la revitalización en curso de la zona. La DSBIA se ha mantenido activa a lo largo de todo el proceso del Plan Director de State Street, invirtiendo en mejoras provisionales que incluyen servicios de mantenimiento diario, un programa de embellecimiento de escaparates de locales vacíos, nueva iluminación decorativa 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 adoptar posturas sobre cuestiones que afectan a la comunidad—, la Cámara se ha involucrado directamente en asuntos que afectan a la salud económica y al futuro físico de State Street. La Cámara ha defendido sistemáticamente 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 ánimo de lucro 501(c)(3) que inició su labor en 2020 con el objetivo de apoyar al Ayuntamiento y a la comunidad en la reinvención de State Street. La organización ha mantenido una posición neutral con respecto al diseño de State Street, centrando sus esfuerzos en la participación comunitaria a lo largo de todo el proceso de revitalización. A lo largo del proceso del Plan Director, Amigos de State Street ha actuado como puente entre el personal municipal, las partes interesadas de la comunidad y el público en general. Las primeras iniciativas se centraron en apoyar el paseo mediante orientaciones sobre los «parklets», la instalación de jardineras y mejoras realizadas por voluntarios. Posteriormente, el grupo coorganizó



una serie de coloquios comunitarios, en los que reunió a empresas del centro, organizaciones sin ánimo 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 a lo largo del paseo. La organización se asoció con el Jardín Botánico de Santa Bárbara en un proyecto piloto de plantas autóctonas y trabajó para dinamizar los locales comerciales infrautilizados, poniendo en contacto a los propietarios con inquilinos creativos. Estos proyectos piloto recopilan datos y opiniones de la comunidad para orientar las decisiones futuras.

STRONG TOWNS SANTA BARRBARA

Strong Towns Santa Bárbara, una sección de voluntarios fundada en 2023, ha centrado su labor de defensa en el corredor de State Street y ha participado en el proceso del Plan Director desde el principio. Las secciones de Strong Towns son grupos de voluntarios que colaboran con los gobiernos locales para promover un desarrollo peatonal, gradual y basado en el lugar. Strong Towns Santa Bárbara abogó por un paseo marítimo libre de tráfico rodado a lo largo de las manzanas 400 a 1300, con espacios específicos 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 infraestructuras dentro o en las inmediaciones del área del Plan Director, lo que refleja tanto el compromiso continuo de la ciudad con la inversión en el centro como el contexto físico en el que debe integrarse el Plan Director.

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 mediante mejoras estructurales y estéticas diseñadas para dar un mejor servicio a los eventos artísticos, culturales y cívicos a lo largo del año. Reviste especial importancia su integración en el diseño del Plan Director de State Street para enfatizar aún más un núcleo cívico cohesionado. Con más de 2.000 nuevas viviendas previstas en el centro de la ciudad, la Plaza De la Guerra se convierte en un espacio abierto esencial y debería incluir zonas verdes, sombra y un respiro

respiro frente a la densidad que la rodea. Dado que la plaza se encuentra a media manzana de State Street y forma parte del mismo núcleo cívico, ambos proyectos deberían funcionar como un único espacio cívico. Coordinar su construcción evita sucesivas fases de trastornos en las mismas pocas manzanas.

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 de 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 terminada en 2027. El mercado de agricultores de los sábados también se reubicó con éxito en las manzanas 0 de la calle Carrillo y en las manzanas 900-1000 de State Street en septiembre de 2024, lo que ha aportado una importante dinamización semanal a un tramo clave del corredor.

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



EL PROCESO DEL PLAN DIRECTOR DE STATE STREET

El Plan Director de State Street supone el inicio de una nueva iniciativa de planificación emprendida 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 época de la pandemia, al tiempo que sitúa el futuro del corredor en el largo arco de su historia.

El proceso de planificación ha sido exhaustivo y deliberadamente inclusivo. Las actividades de participación ciudadana incluyeron más de 65 eventos comunitarios, 20 reuniones públicas y una

encuesta a escala municipal que recibió cerca de 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, ya que el 79 % de los encuestados indicó su preferencia por un corredor libre de tráfico de vehículos privados, con infraestructura para bicicletas y un pavimento flexible.

Los diseños conceptuales del Plan Director han sido elaborados por el estudio de diseño urbano Moule and Polyzoides, cuyo trabajo refleja la tradición del estilo neocolonial español. El plan en desarrollo prevé que State Street



organizada en tres zonas diferenciadas, incluido el núcleo cívico, muy apto para peatones, entre las calles Ortega y Carrillo, que contará con un paisajismo renovado y una cubierta arbórea que proporcione sombra, nuevos patrones y texturas en el 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. Aunque cada distrito tiene su propio carácter, todos

comparten un enfoque coherente respecto al espacio público, de modo que la circulación y el desplazamiento se mantienen cohesionados de un extremo al otro del corredor. El diseño se inspira deliberadamente en la visión de la planificación posterior al terremoto , haciendo hincapié en entrelazar y dar prioridad a las conexiones peatonales a través del corazón del centro de la ciudad.





2 LA CALLE STATE EN HOY

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

State Street ha sido durante más de 110 años el núcleo 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 configuran el 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 los puntos fuertes perdurables que hacen que State Street sea resiliente como los retos apremiantes que requieren una intervención coordinada.

PROCESO | Subdistritos de State Street

1. Distrito de las Artes

Este distrito es el centro neurálgico de la ciudad en lo que respecta a estudios de artistas, galerías y teatros que ofrecen artes visuales y escénicas.

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

2. Distrito Cívico

En pleno centro de la ciudad, el barrio combina la arquitectura histórica con la vida cultural y cívica.

- Casa de la Guerra (1828)
- Adobe de Oreña
- Plaza de la Guerra
- Ayuntamiento de Santa Bárbara
- Santa Barbara News-Press
- El edificio Balboa (1924)
- Paseo Nuevo

3. Distrito del entretenimiento

Este barrio ofrece una amplia variedad de actividades, entre las que se incluyen restaurantes, bares, catas de vino y eventos especiales.

- Tiendas pequeñas
- Amplia oferta gastronómica
- Cervecerías
- Bares
- Hotel Santa Bárbara (1876)



Superficie comercial	202 320 sf	384 360 sf	204 120 sf	= 790 800 pies cuadrados en total
Plazas de aparcamiento	1.367 plazas de aparcamiento de aparcamiento	1.617 plazas de aparcamiento	1.008 plazas	= 4.000 plazas de aparcamiento TOTAL

Plan Director de State Street, Santa Bárbara
de septiembre de 2026

Moule & Polyzoides
ARCHITECTS URBANISTS



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

ÁREA DE ESTUDIO DE

El área de estudio del Plan Director de State Street se centra en State Street y las manzanas 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 manzanas 400 a 1300 de State Street, que constituyen un corredor que se extiende a lo largo de tres cuartos de milla e incluyen los paseos, los carriles bici en la calzada, las calles transversales, las plazas públicas y las instalaciones de aparcamiento 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.

A partir del análisis de la zona de estudio y de las opiniones de la comunidad, se han identificado tres distritos diferenciados a lo largo de State Street, cada uno con su propio carácter, usos del suelo y perfil de usuarios. Las opiniones de la comunidad han afirmado de forma sistemática que, si bien todos los distritos son importantes, el Distrito Cívico y Comercial central es la zona prioritaria para la intervención y la dinamización.

ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE STATE



Distrito del Ocio: manzanas 400 a 600

El distrito más meridional se caracteriza por una vibrante concentración de bares, restaurantes, salas de cata de vinos y locales de ocio nocturno bajo una frondosa copa de árboles. Atrae a una mezcla diversa de residentes y visitantes y, en general, 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 una gran animación en las calles hasta bien entrada la noche. La manzana 400 tiene una configuración diferente al resto de la Plaza, con aceras más estrechas y tráfico rodado en ambos sentidos para facilitar el acceso de los servicios de emergencia al paso subterráneo de la autopista 101 y a las calles Haley y Gutiérrez.



Distrito cívico y comercial: manzanas 700 a 900

Situado 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 Cinematográfico de Santa Bárbara. El distrito también acoge el mercado de agricultores certificados de Santa Bárbara, que tiene lugar los martes, y en Paseo Nuevo se celebran diversos mercados de arte. Aunque es el que tiene un carácter más cívico, ha tenido dificultades para dinamizarse, sobre todo por las tardes, cuando los comercios del distrito, que son los principales, están cerrados. El número relativamente reducido de restaurantes y de actividades nocturnas que atraen visitantes crea un notable vacío de dinamismo que desconecta los extremos más activos del corredor. En el momento de redactar este informe, están abriendo en la zona varios negocios nuevos con horarios ampliados, lo que aporta una actividad nocturna muy bienvenida.



Distrito de las Artes: manzanas 1000 a 1300

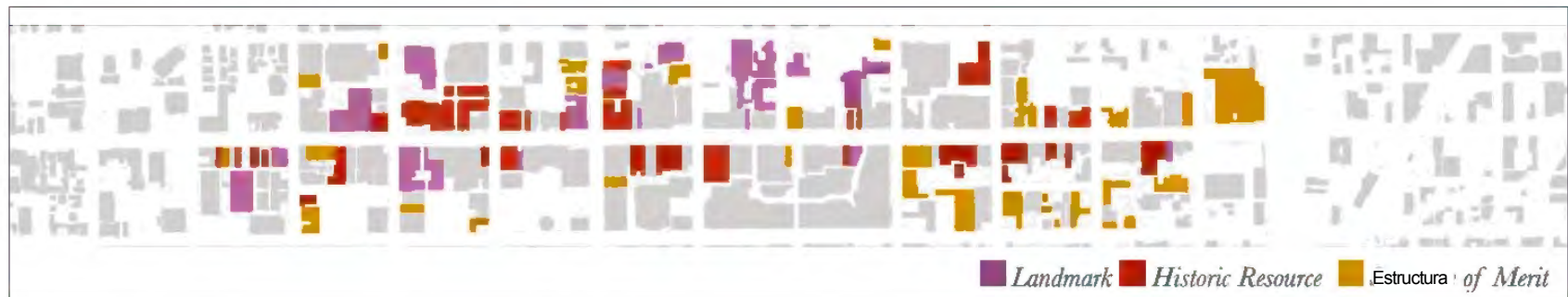
El extremo norte alberga las instituciones culturales más destacadas de la ciudad: el Teatro Granada, el Teatro Arlington, el Museo de Arte de Santa Bárbara, la compañía New Vic/Ensemble Theatre y la Biblioteca Pública de Santa Bárbara. En la manzana 900 de State Street, cerca del Distrito de las Artes,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

programación cultural del distrito, incluido el «First Thursday Art Walk», lo convierte en un destino regional y en una piedra angular de la identidad de State Street. La manzana 1200 está actualmente abierta al tráfico en dirección norte, con carriles bici bidireccionales en la calzada. La manzana 1300 es una manzana de transición con tráfico rodado bidireccional y carriles bici. Al no haber sido incluida en la anterior State Street Plaza, la manzana 1300 tiene una configuración diferente que el resto del área de estudio de State Street, con aceras estrechas de hormigón, aparcamiento en paralelo a ambos lados de la calle y la calle Arlington que divide en dos la manzana de State Street.

USO DEL SUELO



EDIFICIOS CÍVICOS Y EMBLEMÁTICOS



APARCAMIENTO



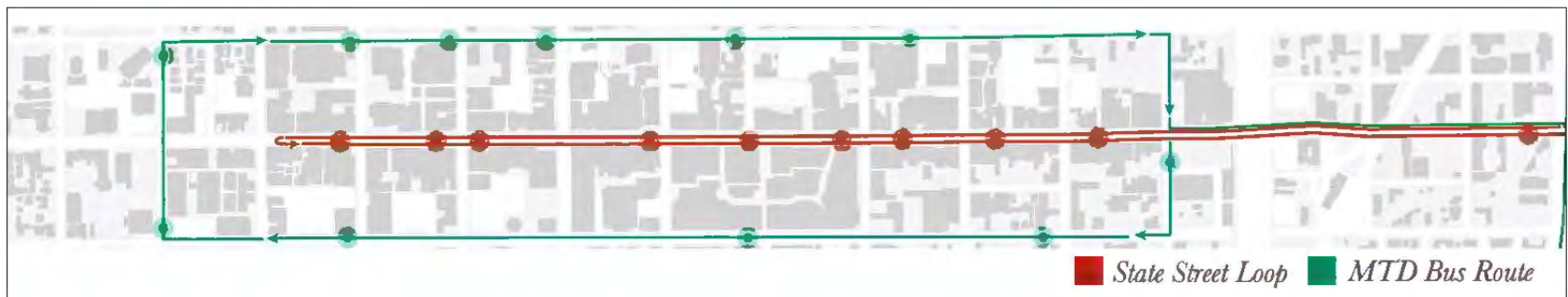
ACCESO A LOS SERVICIOS DE LOS EDIFICIOS



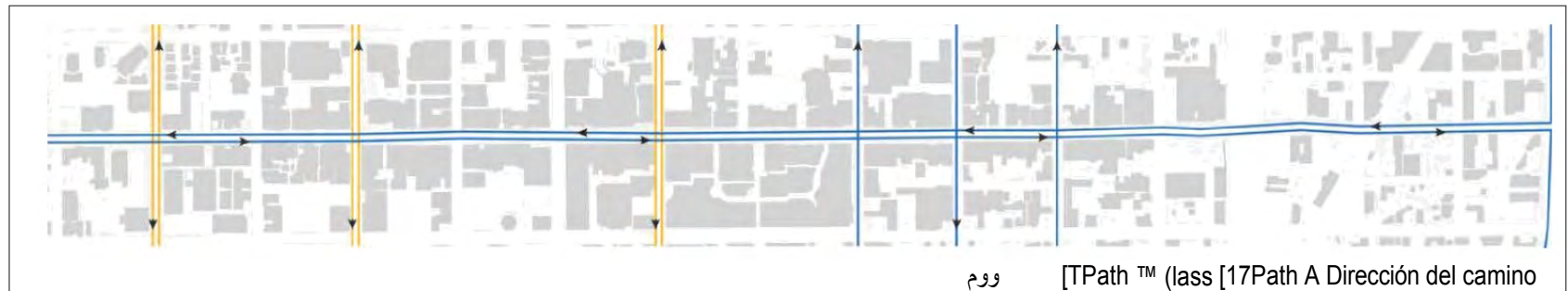
ESPACIOS ABIERTOS Y PAISAJE URBANO



TRANSPORTE PÚBLICO



RED CICLISTA



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.



SITUACIÓN ACTUAL DE « »

Gracias a una enorme inversión pública y privada, State Street sigue siendo el centro económico y simbólico de la ciudad. State Street se encuentra en un momento crucial de su evolución: pasa de ser un corredor orientado al tráfico rodado, como antes de la COVID, a convertirse en un paseo centrado en los peatones y las bicicletas, en línea con una visión urbana a largo plazo. Un rediseño satisfactorio 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 anteponer los intereses cívicos, con equilibrio y audacia.

Uso del suelo

La zona de estudio está clasificada 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 28-36 unidades por acre) con una superposición prioritaria para la vivienda que permite entre 37 y 63 unidades de vivienda por acre en el centro de la ciudad. El centro de la ciudad es el distrito más concentrado y con mayor intensidad de uso de la ciudad, y la mayoría de las parcelas permiten la gama más amplia de usos comerciales.

La mayoría de los edificios de la zona de estudio son de una sola planta o de dos plantas, con una concentración de edificios de varias plantas entre las manzanas 700 y 1100 de State Street. Siete edificios alcanzan las cinco plantas o más, entre ellos el Teatro Granada, el Edificio Balboa y el Hotel Santa Bárbara. Dada la densidad permitida, destaca la prevalencia de edificios de baja altura es notable y probablemente refleja la dificultad del proceso de concesión de licencias, especialmente para los inmuebles con calificación de interés histórico. Los edificios y las entradas se concentran a lo largo de State Street, creando un





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

Los locales comerciales se distribuyen de forma homogénea a lo largo de State Street, mientras que los restaurantes se agrupan hacia cada extremo —en las manzanas 400 a 500 y en las manzanas 1100 a 1300—. Esto plantea un reto de dinamización estructural: la relativa ausencia de usos orientados a la noche en las manzanas centrales 700 a 900 genera una zona muerta que desconecta los dos extremos activos del corredor, especialmente tras 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 planta baja a lo largo de State Street, 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 mercado del alquiler.

Más del 88 % de la superficie construida en el área de estudio del Plan Director de State Street está dedicada a uso comercial y de oficinas. En 2026, existirán menos de 420 viviendas en el área de estudio, lo que representa apenas el 3 % del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.



Edificios cívicos y emblemáticos

State Street cuenta con un notable conjunto 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 centros de artes escénicas y se encuentran entre los edificios de mayor relevancia 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, con elementos como los tejados de terracota, las arcadas enlucidas de blanco, los azulejos esmaltados tradicionales y las 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 regula la revisión del diseño de futuras mejoras y establece la normativa para cualquier modificación de 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 Ayuntamiento el 12 de diciembre de 2023 y certificado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD) en 2024, establece las bases políticas para el crecimiento de la vivienda en toda la ciudad.

El Plan de Vivienda aborda la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de Santa Bárbara, que asciende a 8.001 viviendas para el ciclo de planificación 2023-2031, lo que supone un aumento significativo con respecto a ciclos anteriores y refleja la respuesta del Estado a la crisis de la vivienda en California. Cabe destacar que el análisis de la ciudad concluyó que la zonificación actual es suficiente para dar cabida a esta asignación sin necesidad de recalificar parcelas para una mayor densidad.

Concretamente en la zona del centro de la ciudad, el Elemento de Vivienda 2023-2031 identifica 1.349 viviendas pendientes y potenciales, basándose en el análisis de solares disponibles e infrautilizados. 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 de State Street y en sus inmediaciones.

Si no es necesario replantearse la zonificación y esta ya puede dar cabida al número de viviendas exigido por el Estado, entonces hay otros factores en juego. Persiste una falta de promoción de viviendas, con aproximadamente 863 de las 8.001 viviendas autorizadas en la ciudad (alrededor del 11 por ciento), la mayoría de las cuales son viviendas 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 viviendas de alquiler en el antiguo emplazamiento de Nordstrom, incluido un 10 % de viviendas asequibles con restricciones de ingresos. Más proyectos de remodelación como esta, con esta densidad y llevadas a cabo en colaboración con el Ayuntamiento, seguirán siendo fundamentales para la revitalización del centro de la ciudad.

El Ayuntamiento es uno de los mayores propietarios del centro de la ciudad y posee varias parcelas como parte de su programa de aparcamiento en el centro. Actualmente, las zonas de aparcamiento no se aprovechan al máximo, y los aparcamientos en superficie existentes suponen una oportunidad potencial para crear viviendas adicionales, en particular viviendas asequibles. Esto podría llevarse a cabo manteniendo la oferta de aparcamiento existente en cada parcela, integrando el aparcamiento como parte de la construcción de un nuevo edificio. Este modelo de desarrollo con derechos aéreos o de tipo podio sobre aparcamientos de titularidad 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 reconversión de los aparcamientos de propiedad municipal infrautilizados podría servir para alcanzar varios objetivos públicos al mismo tiempo: aumentar la oferta de viviendas en el centro de la ciudad, ofrecer viviendas para personas con ingresos limitados, dinamizar parcelas infrautilizadas y generar ingresos a largo plazo para el Ayuntamiento.

Presencia educativa e institucional

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



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

Universidad de California en Santa Bárbara (UC

Santa Barbara). En enero de 2025, la universidad adquirió una cartera de inmuebles de uso mixto cerca de las calles State y East Gutiérrez: el antiguo edificio de Staples, de 18.000 pies cuadrados, situado en el número 410 de State Street; Reid's Appliances, en la esquina de Anacapa y East Gutiérrez; y el complejo de apartamentos Soltara, de nueva construcción. Las viviendas de Soltara sirven como alojamientos de alquiler para el personal y el cuerpo docente del campus, y Reid's permanece en el lugar gracias a su contrato de alquiler de cinco años. Se trata de la primera presencia permanente de la UCSB en el centro de la ciudad. El uso del local del número 410 de State Street aún está por determinar; la universidad abrió el espacio a las aportaciones del público durante el mes de marzo de 2026. Entre los usos propuestos hasta la fecha se incluyen un espacio para eventos y actuaciones, 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 marco para el edificio de apartamentos de 36 viviendas de nueva construcción situado en el 219 E Haley Street, destinado a la vivienda del profesorado 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 la intención de convertirlo en un centro de educación musical y participación comunitaria. La Comisión de Urbanismo aprobó por unanimidad un aumento de la altura del proyecto en junio de 2026, lo que permitió la conversión del edificio de dos plantas en un centro de tres plantas 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 manzana del Teatro Lobero, junto al Distrito Histórico de las Artes.

Westmont College. Westmont ha ido construyendo su campus en el centro de la ciudad de forma gradual en la calle Anapamu. alquiló un espacio en el edificio de la Fundación Hutton Parker, en el número 26 de West Anapamu, durante varios años antes de adquirir el edificio de tres plantas en 2020, y posteriormente adquirió un segundo edificio en el número 29 de 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 certificado de posgrado, además de otros programas de ciencias de la salud afines en fase de desarrollo.

Santa Barbara City College

El SBCC lleva casi una década afincado en el centro, en el número 525 de la calle Anacapa, a una manzana de State. La Fundación SBCC compró un edificio de 6.500 pies cuadrados, y la Academia de Cosmetología y el programa de estética de la universidad se trasladaron desde unas instalaciones más pequeñas cerca de Goleta. El programa se está trasladando a un espacio más amplio, de aproximadamente 13.000 pies cuadrados, en la manzana 400 de State Street.

La academia funciona como un salón de belleza abierto al público, donde los estudiantes practican con clientes bajo la supervisión del profesorado, mientras que las aulas se encuentran en la planta superior. Este modelo incluye un programa de formación profesional que requiere un local a pie de calle, atrae a clientes sin cita previa entre semana y mantiene a los alumnos 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 número 916 de State Street. En octubre de 2024, el SBIFF firmó un contrato de arrendamiento a largo plazo con el Ayuntamiento para el antiguo cine Fiesta Five y reformó 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 alquilando locales. Se prevé que el número de proyecciones anuales aumente 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 traslada sus oficinas corporativas desde Goleta al antiguo edificio de Macy's, situado en la esquina de State con Ortega. El traslado supone la llegada de unos 600 empleados al centro de la ciudad, de los cuales varios cientos estarán presentes en las instalaciones cada día. Las oficinas ocupan la planta superior, mientras que la planta baja está destinada a locales comerciales y espacios de reuniones. Las conferencias de Yardi generaron al menos 5.000 pernотaciones en hoteles locales el año pasado, una actividad turística que genera el impuesto sobre la ocupación transitoria, una de las mayores fuentes de ingresos del fondo general de la ciudad.



Consejo Comunitario Medioambiental

El Consejo Comunitario Medioambiental (CEC) trasladó su sede al número 1219 de State Street, frente al Granada, en 2021, y el Hub abrirá sus puertas en 2023. La organización acondicionó el espacio y ahora subarrienda una suite adyacente de la segunda planta al Santa Barbara News Press, así como algunas pequeñas oficinas de la primera planta a otras organizaciones sin ánimo de lucro locales, entre ellas Friends of State Street.

La planta baja funciona como el «Environmental Hub», un espacio modular para eventos que se alquila para reuniones, cuyos ingresos por reservas financian los programas del CEC. El Hub también acoge proyecciones y conferencias públicas gratuitas.

Oportunidades para seguir avanzando. Las organizaciones sin ánimo de lucro de mayor tamaño, las fundaciones, las organizaciones culturales y los organismos públicos ofrecen un beneficio similar en cuanto a la población diurna. El Ayuntamiento puede apoyar estas iniciativas mediante la coordinación con los propietarios en materia de , el contacto directo con los responsables de las instituciones, una normativa urbanística que permita claramente los usos institucionales en locales comerciales y un procedimiento acelerado de concesión de licencias que fomente este tipo de desarrollo.

En conjunto, estos compromisos representan un cambio en quiénes constituyen el núcleo de las manzanas del centro. Estos



También destacan la reutilización de locales comerciales difíciles de alquilar que generan actividad durante el día entre semana y que cuentan con plazos de arrendamiento más largos que la mayoría de los inquilinos de locales comerciales.

State Street como «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 del trabajo, donde los residentes de Santa Bárbara se reúnen, celebran y establecen vínculos. Este papel se ha consolidado en los últimos años a medida que se han ampliado la programación y las actividades en el Promenade. State Street es a la vez un espacio público cívico, un destino recreativo, un centro cultural y un lugar de encuentro social al servicio de todos los residentes de la ciudad, así como de los dos millones de visitantes anuales de la región

1. Mercado de agricultores

El mercado de agricultores de State Street es uno de los eventos recurrentes más queridos y concurridos del centro de



Santa Bárbara. Se celebra semanalmente los martes por la tarde y los sábados por la mañana, y constituye un pilar fundamental de la actividad en este 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 encuentro comunitario accesible para personas de todos los niveles de ingresos y procedencias.

2. Desfiles y festivales

State Street ha sido históricamente el escenario de los principales desfiles y festivales de la ciudad, entre ellos 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 manzanas 500 a 1200 de State Street en un paseo peatonal durante la pandemia de COVID, se creó un conflicto estructural con los desfiles. Tradicional



grandes desfiles, que requieren un corredor amplio y despejado para carrozas, caballos y bandas de música, se volvieron logísticamente incompatibles con los «parklets» de restauración al aire libre, las jardineras y el mobiliario urbano que ahora ocupan la antigua calzada.

Los desfiles que solían celebrarse en State Street ahora tienen lugar a lo largo de Cabrillo Boulevard y Santa Barbara Street, donde la calzada puede dar cabida a carruajes, carros, carrozas y animales. Del mismo modo, las aceras no se ven obstaculizadas por mobiliario urbano y pueden acoger a grandes multitudes de espectadores. El Ayuntamiento ha reevaluado los desfiles en State Street y ha establecido criterios que permiten la celebración de desfiles o eventos en el centro de la ciudad si el evento cumple determinados parámetros por razones de seguridad (por ejemplo, sin vehículos motorizados/solo a pie, sin animales, etc.), y se debería realizar una evaluación adicional para devolver algunos de estos desfiles a State Street, siempre que sea factible.

3. Espacios de encuentro y reunión

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 celebrarse en State Street. Las zonas de descanso al aire libre, las zonas ajardinadas y los tramos abiertos del paseo ofrecen lugares para que los residentes se detengan, 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 añadirán un importante espacio formal de reunión a la infraestructura cívica del corredor.



4. Un espacio seguro para el ocio de todos

El paseo ha ampliado las oportunidades para que residentes y visitantes utilicen State Street como espacio recreativo, incluyendo paseos, ciclismo, footing y juegos informales, algo que no era posible cuando los vehículos ocupaban la calzada. Este cambio ha sido especialmente significativo para las familias con niños, los residentes de edad avanzada y las personas con discapacidad, para quienes un entorno libre de coches 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 la gestión de los comportamientos que hacen que algunos usuarios se sientan incómodos.

Evolución económica y comercio minorista

State Street ha sido el centro económico y cultural de Santa Bárbara y de la Costa Central desde sus orígenes. A pesar de sus cualidades únicas, no es

inmune a las fuerzas estructurales que están remodelando los corredores comerciales en todo el país. Entre las cuestiones económicas clave se incluyen:

- **Impacto del comercio electrónico:** El rápido crecimiento de las compras en línea ha provocado el cierre de grandes superficies tradicionales, entre ellas Macy's (2017), Staples (2018), Saks Fifth Avenue (2019) y Nordstrom (2020). En 2026, las ventas en línea representaban aproximadamente el 16,9 % del total del 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 descendió al 8,84 %, debido a que se excluyeron los espacios ocupados por tiendas temporales o los locales alquilados que aún no han abierto. Aunque la desocupación subyacente del sector minorista (excluidos los locales vacíos de gran superficie) se sitúa cerca del rango saludable del 5-10 por ciento, la percepción de desocupación, amplificada por los locales cerrados, merma el dinamismo del corredor y la confianza de los consumidores.

- **Descenso de los alquileres e incertidumbre en los contratos de arrendamiento:** Los alquileres han bajado con respecto a sus máximos históricos, y la prolongada incertidumbre en torno a la configuración definitiva de la Promenade disuade a los nuevos inquilinos y frena 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 superficie comercial en el centro de la ciudad, lo que supone un desajuste estructural que no puede resolverse simplemente llenando los espacios existentes con más comercios. Este desajuste debería corregirse transformando la superficie comercial en desarrollos de uso mixto, oferta de vivienda y/ espacio de oficinas. En el momento de redactar este Plan Director, aproximadamente 300 000 pies cuadrados de espacio comercial en Paseo Nuevo se están reconvirtiendo en usos residenciales y de oficinas.
- **Pérdida de población de oficinas:** Antes de la pandemia, la ciudad albergaba unos 23.000 puestos de trabajo situados en el submercado del centro. El cambio hacia el trabajo híbrido ha mermado significativamente esta población diurna.
- **Déficit de vivienda:** con menos de 420 viviendas en la zona de estudio, State Street carece de la base de residentes durante todo el año que estabilizaría la demanda, respaldaría el comercio minorista al servicio del barrio y reduciría la dependencia del turismo y del tráfico de oficinas.
- **Plantas de edificios largas y estrechas:** Los espacios históricos de la planta baja son eficaces para generar interés a pie de calle, pero ineficaces para los formatos comerciales modernos, y la normativa urbanística vigente limita su subdivisión o uso alternativo, lo que aumenta los costes efectivos de ocupación.
- **Usos de la planta baja con escasa 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 oficinas y bancos en la planta baja también merman la vitalidad de la calle al presentar fachadas opacas, esmeriladas o no transparentes que eliminan la conexión visual entre el interior y la acera. A diferencia de los comercios activos, estos usos generan poco o ningún tráfico peatonal, tiempo de permanencia de los transeúntes ni interés por los escaparates. El efecto es más pronunciado en las esquinas, donde la pérdida de dinamización es visible desde dos fachadas a la calle simultáneamente, lo que agrava la sensación de vacío en la manzana y que reduce la sensación general de dinamismo y salud comercial del corredor.
- **Propiedad heredada y modelos de tenencia generacional del suelo:** Una parte de los inmuebles de State Street pertenece a familias propietarias desde hace mucho tiempo o a fideicomisos generacionales que adquirieron sus parcelas durante los años de mayor auge comercial del corredor. En lugar de aceptar los alquileres actuales del mercado o invertir en mejoras para los inquilinos con el fin de atraer nuevos usos, algunos propietarios siguen manteniendo inmuebles vacíos o infrautilizados a la espera de que se recupere el nivel histórico de las rentas, algo que el mercado actual difícilmente podrá sustentar. En virtud de la Proposición 13, los inmuebles que llevan décadas en propiedad tienen valores catastrales muy por debajo del valor de mercado actual, por lo que los costes de mantenimiento anuales son modestos en relación con el valor del inmueble. La venta conlleva una nueva valoración para el comprador y el reconocimiento de las plusvalías para el vendedor, mientras que mantener la propiedad aplaza esa obligación y conserva una base fiscal actualizada para

herederos. Las pérdidas operativas derivadas de los locales vacíos pueden compensar los ingresos procedentes de otras propiedades. Las condiciones de financiación también pueden desincentivar el arrendamiento: un contrato de arrendamiento firmado por un importe 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 vacío. En conjunto, estas condiciones hacen que mantener un local comercial desocupado pueda resultar financieramente racional para un propietario particular, incluso cuando la desocupación prolongada impone costes reales al corredor comercial circundante. Este patrón de inacción especulativa crea lagunas persistentes en el tejido comercial del corredor, frena el incentivo para adaptar los inmuebles a los formatos minoristas contemporáneos, y retira de hecho del mercado activo de alquileres espacios en planta baja que, de otro modo, serían viables.

Puntos fuertes: Las ventas minoristas por establecimiento superaron en 2021 los niveles previos a la pandemia y han aumentado cada año desde entonces hasta 2026, una tendencia que se prevé 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 en restauración y comercio minorista. Se estima que el sector artístico y cultural sin ánimo de lucro aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado, lo que constituye una base sólida de la que carecen muchos centros urbanos.

Conclusión: La calidad de la experiencia en el centro de la ciudad, y no solo el regreso de las grandes cadenas minoristas tradicionales, es lo que atraerá a los clientes, motivará a los trabajadores y a los inquilinos a volver 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, vulnerables a las perturbaciones estructurales.

Circulación, acceso y movilidad

El entorno de movilidad de State Street se encuentra en un periodo de transición, y la configuración actual, que se estableció como una respuesta temporal en forma de paseo marítimo

a la pandemia, ha generado tanto beneficios como tensiones sin resolver. Entre los principales problemas de movilidad se incluyen:

- Conflicto entre ciclistas y peatones: el volumen de peatones y ciclistas es elevado, con más de 2.500 bicicletas y 10.000 peatones circulando 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 genera fricciones, especialmente con las bicicletas eléctricas que circulan a gran velocidad entre los peatones,

espacios dominados. Se recomienda separar a los peatones y a los ciclistas.

- Priorización de modos de transporte: la configuración actual no delimita claramente el espacio para peatones, ciclistas, vehículos de servicio y accesos de emergencia.
- Acceso de servicios y repartos: el acceso de vehículos para las obras, la recogida de basuras y los repartos 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 lanzadera eléctrica (State Street Loop) pasa desapercibido visualmente en el entorno actual de la calle; es necesario mejorar la señalización, las paradas, la regularidad de los horarios, la disponibilidad diaria del servicio y la identidad visual.

- Señalización de los aparcamientos: el acceso a los aparcamientos del centro y a los comercios adyacentes a los edificios de aparcamiento no está señalizado de forma coherente, lo que ofrece 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 que muchos usuarios consideran cómoda para recorrer a pie, lo que subraya la necesidad de un servicio de transporte público fiable y frecuente todos los días de la semana que conecte el corredor de extremo a extremo.

Experiencia al volante

Antes de la COVID, State Street servía como 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 dar una vuelta en coche. La utilidad real de conducir era insignificante, ya que no había aparcamiento en la calle en State Street entre Gutierrez Street y Victoria Street. Cuando se inauguró el paseo temporal de State Street para peatones y ciclistas,

el nivel de congestión de tráfico que se sumó a las calles paralelas de Chapala y Anacapa no modificó el nivel de servicio. Las calles Chapala y Anacapa son las vías en dirección norte y sur que canalizan el tráfico en el centro de la ciudad y conectan con el resto de la red viaria municipal, incluidos los cercanos enlaces de autopista en las calles Carrillo, Castillo y Garden con la autopista estadounidense 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 plazas de aparcamiento en la vía pública y permiten las operaciones comerciales de carga y descarga. El acceso de vehículos para entregas y operaciones comerciales de carga y descarga está limitado actualmente en State Street a las horas de la mañana, antes de las 10:00 h, y ya estaba restringido a ese horario desde antes de la COVID.

Aparcamiento

El sistema de aparcamiento del centro de la ciudad se puso en marcha en 1963 y se amplió a lo largo de los siguientes más de 30 años, y ofrece aparcamiento público en toda la zona de estudio. Está compuesto por 12 instalaciones gestionadas por el Ayuntamiento (cinco aparcamientos de varias plantas y siete aparcamientos en superficie, uno de los cuales se encuentra fuera de la zona de estudio) y un aparcamiento público de gestión privada en el centro comercial Paseo Nuevo. Todas las zonas de aparcamiento se encuentran

a una manzana de State Street. Una vez aparcados, los visitantes se desplazan por la red de paseos y el sistema de aceras adyacentes para llegar a sus destinos en State Street.

El aparcamiento en la vía pública en las calles Anacapa, Chapala y las calles transversales complementa la capacidad fuera de la vía pública.

La gestión del aparcamiento en las calles transversales establece límites de tiempo escalonados, con zonas de 15 minutos para paradas rápidas y zonas de 75 y 90 minutos para estancias más largas, al tiempo que anima a los empleados y residentes a utilizar las instalaciones fuera de la vía pública. Las restricciones de aparcamiento en la vía pública finalizan a las 18:00 horas para permitir el aparcamiento nocturno de los residentes.

La creación del paseo temporal de State Street en 2020 no provocó un aumento apreciable de la congestión del tráfico en las calles circundantes, ya que el tramo de State Street en el centro de la ciudad no cuenta con aparcamiento en la vía pública ni con accesos a aparcamientos fuera de la vía pública. La red de circulación quedó establecida por la plaza de State Street, mientras que las calles Chapala y Anacapa siguieron funcionando eficazmente como las principales vías norte-sur. Los ingresos por aparcamiento en las instalaciones municipales disminuyeron significativamente durante los años de la pandemia, al cambiar los patrones de visita al centro de la ciudad, pero los primeros indicadores de 2026 sugieren una recuperación gradual a medida que los trabajadores vuelven al empleo presencial



y el tráfico peatonal se recupera lentamente, una tendencia que, de mantenerse, será un factor importante a la hora de evaluar la sostenibilidad financiera a largo plazo del sistema de aparcamiento.

Experiencia peatonal

El centro de Santa Bárbara está dispuesto en una cuadrícula con manzanas de aproximadamente 500 pies, lo que lo convierte en un espacio de escala ideal para desplazarse a pie o en bicicleta hasta los destinos, el trabajo y los 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. De media, hay una entrada a un edificio aproximadamente cada 40 pies a lo largo de State Street, lo que significa que, a un ritmo de marcha habitual, 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 ajardinadas, bancos, aparcamientos para bicicletas, farolas y otros servicios públicos. Cada manzana de State Street cuenta con un

paso de peatones con semáforo a mitad de manzana. Las intersecciones están señalizadas e incluyen pasos de peatones marcados, lo que favorece la seguridad y accesibles en puntos clave de la red. A través de la participación ciudadana y en consonancia con el Plan Director de Movilidad Peatonal, se confirmó que es necesario ampliar la zona peatonal dada la demanda actual y prevista.

Red de paseos

Uno de los activos más característicos de State Street es su sistema de paseos, una red de pasajes íntimos y patios que se adentran en el interior de las manzanas del centro, detrás de las fachadas que dan a la calle principal. Solo a lo largo de State Street hay dieciséis accesos a los paseos, con conexiones adicionales en las calles transversales. Los paseos más animados están flanqueados por tiendas y cafeterías con escaparates y terrazas que se abren a patios frondosos y protegidos. Esta red es poco habitual en las ciudades norteamericanas a esta escala y con esta calidad.



El sistema de paseos crea un espacio peatonal en capas que invita a la exploración y ofrece refugio, intimidad y un respiro de la calle principal. Sin embargo, aún no se ha aprovechado todo su potencial como red peatonal conectada. Crear conexiones peatonales seguras y cómodas entre manzanas y fomentar usos más activos en el interior de los paseos transformaría el centro de la ciudad en un auténtico entorno peatonal de múltiples capas, por lo que debería elaborarse un plan de paseos en conjunción con el Plan Director de State Street y el proyecto de revitalización de la plaza De La Guerra.

Experiencia ciclista

State Street actúa como eje central de la red ciclista de toda la ciudad, proporcionando una ruta continua desde la autopista 154 hasta Stearns Wharf. Los carriles bici en superficie de las calles Cota, Ortega y Haley conectan con State Street en el centro de la ciudad, proporcionando enlaces fundamentales desde los barrios de Lower West, West Downtown, Laguna y Eastside. En 2024, se creó una calle adaptada a las bicicletas en Sola Street



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 uno de los extremos del área de estudio del Plan Director de State Street. En 2025 también se añadieron carriles bici protegidos al paso subterráneo de State Street, entre las calles Guiterrez y Yanonali, lo que reforzó la conexión entre el centro de la ciudad y la zona ribereña.

Desde 1992, la calle State del centro de la ciudad cuenta con dos carriles bici en la calzada. Lamentablemente, se producían con frecuencia colisiones debido a que los vehículos que giraban a la derecha chocaban con los ciclistas en los cruces. El paseo temporal de State Street fue inicialmente compartido entre peatones y ciclistas, pero surgieron conflictos entre ambos grupos, especialmente con los ciclistas, que circulaban a mayor velocidad. En 2023, se habilitó un carril bici bidireccional en el centro de la calle, dejando espacio para los peatones en los arcenes y en las aceras existentes. El número y la gravedad de las colisiones entre vehículos y bicicletas han disminuido desde la apertura del paseo, principalmente porque el paseo



ha eliminado el conflicto de los giros a la derecha. Dado que la calle State del centro no cuenta con aparcamientos ni entradas de vehículos,

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 rodado. Fomenta las interacciones sociales saludables

interacciones sociales saludables y crea un ambiente acogedor para que los adolescentes se relacionen. Desde su cierre al tráfico rodado, el volumen de ciclistas en State Street ha sido de una media de aproximadamente 2.500 ciclistas al día (según los recuentos de tráfico por vídeo realizados entre agosto de 2022 y marzo de 2026).

Dado el elevado número de peatones y ciclistas que frecuentan el centro de la ciudad, se recomienda separar estos modos de transporte en State Street durante las horas punta en las que los ciclistas se desplazan al trabajo, al colegio y a otros 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 prestado por el Distrito Metropolitano de Transporte (MTD). El Centro de Transporte del Centro, situado en la calle Chapala, a una manzana al oeste de las calles Carrillo y State, actúa como núcleo de la red de transporte, con rutas que conectan el centro con Westside,

Lower West, Eastside, Upper State, Oak Park y Mesa, así como con Goleta, Carpintería, la UCSB/Isla Vista y el Santa Barbara City College.

Sin embargo, actualmente no existe la conexión entre el Centro de Transporte del centro de la ciudad y la estación de Amtrak de la calle State, y debería completarse.

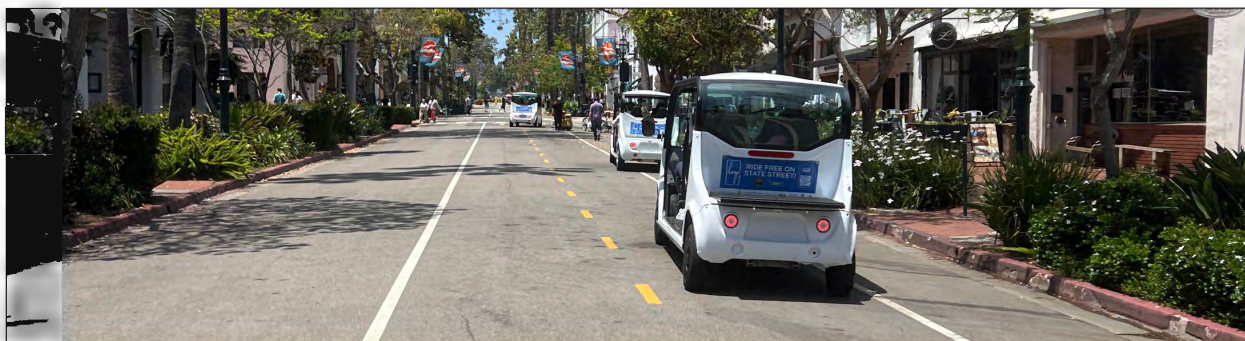
Desde 1991 hasta 2020, los autobuses eléctricos de MTD circulaban entre el centro y los barrios de Waterfront,



con múltiples paradas a lo largo de State Street. Estos autobuses permitían a los visitantes aparcar una sola vez y desplazarse libremente entre las zonas comerciales y los puntos de interés sin tener que mover el vehículo. Justo antes de la pandemia de COVID-19, el servicio de verano del autobús del centro funcionaba cada 10 minutos entre las 10:00 y las 18:00 todos los días, con una frecuencia de 15 minutos entre las 18:00 y las 21:00 de la tarde los viernes y sábados. El servicio de lanzadera de la zona costera funcionaba 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 lanzadera del centro circulaba cada 15 minutos, y el de la zona costera, cada 30 minutos, ambos de 10:00 a. m. a 6:00 p. m. Las tarifas eran de 0,50 céntimos por trayecto para el pasajero (0,25 céntimos para los mayores de 62 años y para las personas con discapacidad), con una subvención del Ayuntamiento basada en el servicio que prestaba la MTD.

El número de usuarios de los autobuses comenzó a descender en la década de 2010, en paralelo al declive de la actividad comercial en State Street, el fin de la Agencia de Reurbanización y el cambio hacia el comercio minorista en línea y las grandes superficies en otras partes de la región. El número anual de pasajeros del servicio de lanzadera en el ejercicio fiscal (EF) 2012-2013 fue de 341 891 en la línea del centro y de 82 036 en la línea del paseo marítimo. Para el AF 2018-19, el número de pasajeros había descendido a 207 201 en el servicio del centro y a 44 537 en el servicio del paseo marítimo. En abril de 2020, el Ayuntamiento suspendió el servicio debido a que no disponía de fondos suficientes para mantenerlo y, posteriormente, la inauguración del paseo de State Street.

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



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 ribereña durante los meses de verano, de viernes a domingo.

Por otra parte, el Ayuntamiento ha puesto en marcha el «State Street Loop», un popular programa piloto que ofrece transporte gratuito y accesible a lo largo de State Street en vehículos eléctricos tipo carrito de golf, como prueba de concepto a corto plazo para la movilidad en el corredor. El servicio de transporte «Loop» registró 16 000 pasajeros en seis meses, con un horario de funcionamiento de 12:00 a 19:00 horas 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, contemplan el corredor a su paso y pueden subir y bajar en paradas fijas sin la sensación de un viaje en transporte público con horarios fijos. Los carritos más pequeños facilitan el acceso por State Street desde el centro de la ciudad hasta la zona del Waterfront, mientras que los autobuses lanzadera más grandes del centro y del Waterfront ayudan a conectar al público con State Street desde los principales destinos de ambos barrios.

Seguridad vial

La ciudad de Santa Bárbara es una ciudad «Vision Zero», comprometida con la eliminación de todas las muertes y lesiones graves en las vías urbanas para 2030. En 2018 se completó un análisis exhaustivo de los accidentes en toda la ciudad como parte de la Estrategia «Vision Zero» aprobada por el Ayuntamiento.

Antes de la pandemia, la zona del centro de State Street presentaba un patrón documentado de colisiones en las que se veían implicados vehículos que giraban a la derecha y ciclistas en los cruces, así como un elevado número de colisiones con peatones. Cuando State Street se reconvirtió 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 anteriores al cierre (de 2015 a 2019) con el periodo posterior (de 2020 a 2025), la media anual de colisiones en el centro de la ciudad en las que se vieron implicados peatones o ciclistas descendió de 36 a 9, y el número medio anual de heridos por colisiones se redujo en un 50 %. Esta reducción refleja el beneficio directo para la seguridad que supone eliminar los conflictos entre vehículos, ciclistas y peatones.



Necesidades de acceso de servicios

El acceso de los vehículos de servicio, incluidas las entregas comerciales, la recogida de basuras y los vehículos de obra, 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 y las 10:00 de la mañana, con una excepción para las entregas relacionadas con la construcción, y esta restricción ya existía antes del cierre de State Street al tráfico.

La configuración actual permite las entregas y el acceso de vehículos de servicio entre las 22:00 y las 10:00 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 rodado en la calle, la disposición actual ofrece a los camiones de reparto más flexibilidad para cargar y descargar junto al bordillo, en lugar de verse limitados



a las zonas de carga designadas. Los bolardos magnéticos situados al final de cada manzana son flexibles y permiten que los vehículos de emergencia accedan a la parte cerrada de la calle en cualquier momento. En las manzanas 00 de las calles transversales, las amplias zonas de carga amarillas permiten una carga comercial de 30 minutos y una carga de pasajeros de 3 minutos en todo momento.

Un aspecto a tener en cuenta en el diseño de State Street es mantener el acceso para que las operaciones de carga y descarga puedan continuar a primera hora de la mañana o a última hora de la tarde. Aunque las calles adyacentes en dirección norte-sur y este-oeste se encargan del tráfico principal, debe mantenerse el servicio en State Street, ya que no hay callejones inmediatamente adyacentes a esta calle. El acceso de emergencia a lo largo de State Street se mantendrá en todo momento mediante el uso de bolardos retráctiles, lo que permitirá a la policía, los bomberos y otros servicios de emergencia el acceso 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 una anchura que oscila entre los 16 y los 24 pies, con terrazas de cafeterías y escaparates que dan vida a las fachadas de los edificios, así como amplias zonas ajardinadas que sirven de separación con la calzada. El carácter general de la plantación a lo largo de State Street, en el centro de la ciudad, se ajusta a las convenciones paisajísticas municipales del sur de California de los años sesenta y setenta. En esa época se favorecía una estética exuberante y subtropical que mezclaba especies exóticas ornamentales sin una base ecológica sólida ni una lógica temática coherente.

El estado actual del paisaje es desigual y anticuado, lo que requiere un mantenimiento continuo y significativo. La plantación irregular, los elementos de paisajismo inerte desgastados y un mantenimiento inconsistente crean una impresión visual fragmentada en varios tramos. Las plantaciones elevadas e irregulares en algunos puntos interrumpen la continuidad peatonal. Varios ejemplares de árboles de gran madurez y valor para la comunidad están presentes a lo largo de todo el corredor y deben conservarse en cualquier rediseño futuro; sin embargo, el resto de las especies arbóreas a lo largo de State Street carecen de coherencia y no se ha identificado específicamente ninguna especie de árbol urbano para State Street. La impresión general es la de un paisaje urbano que, aunque funcional, no ha sido objeto de un mantenimiento exhaustivo ni de una mejora que esté a la altura de las ambiciones de un corredor urbano emblemático.



El paisaje actual de State Street requiere una atención integral. Entre los principales problemas paisajísticos se incluyen:

- Estado y mantenimiento: el paisaje urbano actual está deteriorado y requiere un mejor mantenimiento continuo para reflejar la calidad de un corredor urbano emblemático.
- Color: la paleta de plantas, allí donde existe, se inclina hacia especies de hoja perenne que ofrecen poca variedad 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 forma irregular en algunos puntos interrumpen la continuidad del movimiento peatonal y la accesibilidad. Además, las plantas que superan los dos pies de altura bloquean las vistas desde la acera hacia el otro lado de la calle y dan la sensación de que la acera está cerrada.
- Conservación de árboles emblemáticos: a lo largo de todo el corredor hay numerosos árboles emblemáticos maduros que representan un importante valor ecológico y estético y que deben protegerse en cualquier rediseño.
- Carácter indiferenciado: el paisaje urbano es actualmente uniforme a lo largo de todo el corredor, pero carece de uniformidad paisajística, lo que supone una oportunidad perdida para reforzar el carácter distintivo de cada uno de los tres distritos del centro de la ciudad.



Obras públicas: Pavimentación y drenaje

La infraestructura física de State Street refleja décadas de inversiones incrementales y parches, en lugar de una estrategia integral. 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 forma desigual mediante sistemas montados y remendados a lo largo de muchas décadas sin un enfoque global.
- Configuración de la calzada: la sección transversal de la calzada se diseñó para vehículos y bicicletas, lo que genera conflictos con los usos centrados en las bicicletas y los peatones a los que ahora da cabida.



- Estado de las aceras: el pavimento es relativamente uniforme a lo largo de todo el corredor y está desgastado en muchos puntos; se ha identificado como prioridad a corto plazo la reparación del pavimento de ladrillo y de los elementos paisajísticos.
- Falta de una estrategia integral: la acumulación de mejoras puntuales 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 encuentro para la comunidad es uno de sus mayores puntos fuertes, existen importantes carencias 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 en el ámbito local que distingue a este corredor. El rediseño permanente de la calle debería dar cabida de forma explícita al mercado de agricultores y reforzarlo como eje central de la programación.

2. Desfiles y festivales

El papel histórico de State Street como principal ruta de desfiles y festivales de la ciudad es un activo comunitario determinante. A medida que el diseño permanente va tomando forma, mantener la flexibilidad operativa para acoger grandes eventos cívicos requerirá decisiones de diseño deliberadas en cuanto a los materiales de la superficie, la ubicación de los servicios públicos y el cierre temporal, así como una distinción entre los tipos de eventos que pueden celebrarse a lo largo de State Street y los que pueden tener lugar en otras ubicaciones del centro de la ciudad. El equilibrio entre lo permanente



y la flexibilidad operativa para los eventos constituye un reto clave de diseño. Consciente de ello, este Plan Director 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 evaluarán los requisitos operativos, los protocolos de seguridad y las consideraciones logísticas para futuros desfiles y eventos en State Street. El Plan Director de State Street requerirá la elaboración de un plan integral de eventos y festivales que establezca una vía clara y predecible para futuras concentraciones en este corredor, garantizando que las tradiciones cívicas de Santa Bárbara puedan seguir celebrándose de forma segura y satisfactoria 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 emblemática o un parque dedicado situado 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 y como se prevé en la charrette de la AIA, de ampliar la plaza y crear un espacio público emblemático que conecte directamente con State Street y se convierta en el corazón cívico del centro de la ciudad.



3

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA E



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



Al ser uno de los ejes más emblemáticos y queridos de la comunidad, el futuro de State Street requería una participación significativa por parte de los residentes, las empresas, los visitantes y las partes interesadas que viven y trabajan a lo largo de ella cada día. Este capítulo describe el proceso de participación y el calendario, resume los métodos clave utilizados para llegar a una amplia muestra representativa de la comunidad y presenta los principales temas y conclusiones que surgieron de la participación pública.



PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El programa de participación comunitaria para el Plan Director de State Street se diseñó para ser inclusivo, iterativo y transparente. Se seleccionaron herramientas de participación para llegar tanto a los miembros de la comunidad comprometidos que buscan oportunidades de participación pública como a las poblaciones de más difícil acceso que, por lo general, no suelen asistir a reuniones públicas formales. Esto incluyó formatos tradicionales, como jornadas de puertas abiertas y audiencias públicas, así como herramientas digitales, eventos puntuales en lugares de reunión de la comunidad y actividades de divulgación dirigidas a grupos infrarrepresentados, 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 los que se incluyen una página web dedicada al proyecto con más de 60 000 visitas, una cuenta de Instagram, campañas de captación 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 serie de eventos y actividades populares dirigidos a todas las edades. A lo largo del proyecto, los miembros de la comunidad encontraron información sobre el mismo y oportunidades para aportar sus opiniones en espacios tradicionales, como jornadas de puertas abiertas y talleres, así como en entornos más locales, como colegios, tiendas de alimentación, parques y otros lugares populares del barrio. Ejercicios interactivos, actividades de teñido «tie-dye», una biblioteca al aire libre «itinerante», instalaciones artísticas de luces, eventos de baile, una exposición de arte y mucho más hicieron que el proceso fuera divertido y estimularon nuevas ideas. Los eventos de dinamización de la calle, celebrados en la propia State Street, permitieron a los participantes reflexionar sobre los conceptos de diseño del espacio, disfrutar de juegos y aportar sus ideas a través de encuestas y carteles.

El Plan Director de State Street incluía una estrategia de participación en varios niveles que consistía en los siguientes métodos:

- **Jornadas de puertas abiertas para la comunidad:** Se celebraron dos eventos públicos presenciales en un local comercial vacío a lo largo del corredor de State Street, con más de 1.000 asistentes. Estos eventos contaron con expositores informativos, actividades interactivas de cartografía y grupos reducidos



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

- **Talleres de diseño:** Se celebraron tres talleres de diseño presenciales en un local comercial vacío de State Street, a los que acudieron más de 500 personas para participar. Estos eventos incluyeron una presentación y debates en pequeños grupos. Para fomentar una amplia participación, los eventos ofrecían servicio gratuito de guardería in situ, materiales en inglés y español, y traductores de habla hispana. Uno de estos eventos estaba dirigido específicamente a arquitectos y diseñadores locales. Una colaboración con el Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara marcó la pauta para un pensamiento creativo en materia de diseño, con la organización de una exposición de arte, proyecciones nocturnas en el edificio y una actuación del State Street Ballet, todo ello en conjunción con los talleres de diseño. Los eventos se celebraron por la noche y durante el fin de semana.
- **Encuesta en línea:** Se llevó a cabo 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 municipales, las redes sociales, los medios de comunicación locales, las facturas de los servicios públicos

, la radio y las redes de socios comunitarios, y llegó a más de 5.700 encuestados únicos.

- **Grupos de discusión con las partes interesadas:**
Se llevaron a cabo grupos de discusión con colectivos específicos, entre los que se incluían propietarios de negocios y comerciantes del centro, propietarios de inmuebles, residentes de los barrios adyacentes a State Street, ciclistas y usuarios de medios de transporte activos, usuarios del transporte público, jóvenes, empresas del sector hotelero y turístico, organizaciones de desarrollo profesional, organizaciones de servicios, profesionales del sector inmobiliario y proveedores de servicios sociales que atienden a poblaciones vulnerables.
- **Eventos de participación espontáneos:** Con el fin de conectar con los miembros de la comunidad en lugares que se adaptaran a sus rutinas diarias, el equipo del proyecto puso en práctica un enfoque de «interceptación» fomentando conversaciones informales con los miembros de la comunidad en lugares y eventos populares, como supermercados, parques, iglesias, la Escuela Secundaria de Santa Bárbara, la Escuela Primaria Harding, la Escuela Charter 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 celebra los martes y sábados

. A través de una colaboración con la Biblioteca Pública de Santa Bárbara, se organizaron eventos de dinamización únicos que sirvieron de prueba sobre el terreno

de cómo se podría dinamizar la manzana 700 de State Street con la furgoneta «Library on the Go» y juegos comunitarios. Los participantes en más de 65 eventos diferentes conocieron el proyecto y aportaron sus opiniones sobre los tipos de actividades y las opciones de transporte que les gustaría ver en State Street en el futuro.

- **Entrevistas a informantes clave:** Se llevaron a cabo entrevistas en profundidad con más de 100 partes interesadas, entre las que se incluían personal de los departamentos municipales, propietarios de inmuebles, instituciones culturales, empresas de referencia y organizaciones comunitarias. Estas conversaciones proporcionaron un contexto valioso

sobre las limitaciones operativas, las oportunidades y las preocupaciones de larga data de la comunidad.

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

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 Director. El Plan Director 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 Director y recabar aportaciones de organizaciones sin ánimo 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 Director se debatieron durante las reuniones con las siguientes organizaciones o grupos de comités:
- Comité Asesor de Accesibilidad
- Fondo para las Artes del Condado de Santa Bárbara
- Empresarios del centro de la ciudad
- Comité de Aparcamiento del Centro

- Amigos de State Street
- Comisión de Monumentos Históricos
- Move Santa Bárbara y la comunidad ciclista
- Consejo Asesor del Barrio
- Organizaciones sin ánimo de lucro
- Comunidad de las artes escénicas y experienciales
- Comisión de Parques y Ocio
- Comisión de Urbanismo
- 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

o de participación y alcance

EVENTO DE PARTICIPACIÓN	CANTIDAD	ACERCA DEL EVENTO
Jornadas de puertas abiertas y talleres de diseño para la comunidad	5	Eventos públicos presenciales celebrados a lo largo del corredor
Respuestas a la encuesta en línea	Más de 5.700	Residentes y visitantes que participaron a través de la encuesta web
Entrevistas a partes interesadas	Más de 50	Informantes clave del ámbito empresarial, la comunidad y el personal municipal
Grupos de discusión realizados	14	Entre los que se incluyen empresarios, ciclistas, usuarios del transporte público y jóvenes
Eventos de participación espontáneos	65	Actividades de participación espontáneas en mercados, parques y eventos
Reuniones del comité asesor	20	Secciones del Comité Asesor de State Street a lo largo de todo el proceso
Otras reuniones de comités y comisiones	Más de 20	Reuniones con las comisiones y comités municipales a lo largo de todo el proceso



CONCLUSIONES CLAVE DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El análisis de los comentarios recabados en todas las actividades de participación reveló un conjunto de temas coherentes y recurrentes. Aunque las perspectivas sobre soluciones de diseño específicas

, hubo un consenso firme y amplio en torno a los valores fundamentales de la comunidad y las prioridades para State Street. En la siguiente sección se presentan los principales temas que surgieron.

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

Lo que se nos ha transmitido: mejorar la accesibilidad peatonal y el espacio público

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

Conclusión clave n.º 2: Movilidad multimodal y acceso

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

- Hubo un amplio apoyo a dar prioridad a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público frente al tráfico de paso de vehículos particulares en el tramo central de State Street.

- Los ciclistas señalaron de forma sistemática la necesidad de contar con infraestructuras ciclistas protegidas y seguras que conecten State Street con la red más amplia de transporte activo.
- Los usuarios del transporte público y los miembros de la comunidad que dependen de él destacaron la importancia de mantener y mejorar el acceso 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 aparcamiento a corto plazo adecuado y un acceso para la carga y descarga que garantice la viabilidad del comercio minorista, especialmente para los residentes de edad avanzada y los visitantes con dificultades de movilidad.
- El acceso de los servicios y las entregas a los comercios se identificó como una necesidad operativa fundamental que debe tenerse en cuenta en cualquier rediseño.
- Los miembros de la comunidad se mostraron receptivos a la creación de zonas sin tráfico o con tráfico reducido en State Street.

Conclusión clave n.º 3: Vitalidad

económica. Lo que hemos escuchado: 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 terrazas al aire libre, escaparates, mercados y eventos.

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

Conclusión clave n.º 4: Carácter e identidad únicos

Lo que hemos escuchado: 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 introdujeran mejoras en el diseño para complementar y realzar este carácter distintivo.
- Hubo un gran entusiasmo por ampliar el arte público, la programación cultural y los eventos como estrategias para dinamizar la calle y reforzar su identidad.
- Los participantes valoraron el papel de la calle como lugar de encuentro cívico 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 de Santa Bárbara y reflejaran el diverso patrimonio cultural de la comunidad.
- La infraestructura verde, incluida la ampliación de la cubierta arbórea y los elementos paisajísticos, recibió un amplio apoyo como medio para realzar el carácter y la calidad medioambiental.
- Los participantes advirtieron contra soluciones de diseño que parezcan genéricas. La individualidad y su escala humana se describieron de forma sistemática como activos que deben protegerse.

Conclusión clave n.º 5: Seguridad y limpieza

Lo que hemos escuchado: abordar la seguridad y la calidad de vida

- Se mencionó con frecuencia la percepción de seguridad con frecuencia como un obstáculo para visitar State Street y pasar tiempo en ella.
- Los miembros de la comunidad expresaron su preocupación por las personas sin hogar que viven en la calle y la necesidad de adoptar enfoques compasivos y orientados al servicio para atender las necesidades de los residentes vulnerables.
- Se identificaron la mejora de la iluminación, la dinamización de los escaparates y el aumento del tráfico peatonal como las estrategias más eficaces para mejorar la sensación de seguridad.
- La limpieza y el mantenimiento del espacio público se consideraron fundamentales para el éxito de cualquier iniciativa de revitalización.

- Los participantes expresaron su apoyo a los modelos de gestión comunitaria y a los programas de embajadores para ayudar a mantener un entorno acogedor.

Conclusión clave n.º 6: Resiliencia climática y sostenibilidad

Lo que hemos escuchado: 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 arbolado urbano y el paisajismo resistente a la sequía.
- Muchos participantes relacionaron las mejoras de State Street con objetivos más amplios en torno a la acción climática, el transporte activo y la reducción de las millas recorridas en vehículo.
- Los miembros de la comunidad apoyaron enfoques de diseño que priorizan la refrigeración pasiva, la sombra y el confort 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 siempre que 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 propio de Santa Bárbara que dé servicio por igual a residentes, trabajadores y visitantes. Aunque será necesario hacer concesiones, especialmente en lo que respecta al acceso de vehículos, el proceso de participación estableció un mandato claro para una transformación física significativa, acompañada de una programación sostenida y estrategias de desarrollo económico.

Estas conclusiones han servido de base directa para la visión, los objetivos y los principios rectores del proyecto, que se analizan en el siguiente capítulo, y siguen constituyendo el pilar de las recomendaciones de diseño y las estrategias de ejecución presentadas a lo largo de este Plan Director.



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



PLAN DIRECTOR DEL ESTADO DE CREATE



4

UNA VISIÓN RENOVADA

«El centro de Santa Bárbara debería evocar un sentido de pertenencia, un sentido de la historia y un sentido de celebración». — Hal Conklin, exalcalde

LA VISIÓN DE « »

Para revitalizar el centro de Santa Bárbara, debe haber individualidad, sorpresa y espontaneidad. Debe haber un estilo propio de Santa Bárbara que lo diferencie de cualquier otro centro urbano, y lo que lo hace especial es el lugar y las personas que deciden pasar su tiempo aquí. Si bien este Plan sienta unas bases sólidas para que State Street prospere como motor económico, reconoce que el centro de la ciudad también debe convertirse en un destino para la vida comunitaria y cívica. Un plan exitoso crea una State Street a la que la gente acude para ver a otros y dejarse ver, donde los niños quedan con sus amigos, las parejas pasean de ida y vuelta al mar, las familias hacen sus recados semanales, los amigos se detienen a tomar 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 salvo en el centro de Santa Bárbara. Deleita e inspira.

En el centro de esta visión se encuentra el Paseo de State Street, un corredor flexible entre las calles Gutiérrez y 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 State Street conecta la red de paseos existente y une los principales espacios públicos, instituciones culturales y zonas comerciales. El Paseo de State Street crea un entorno centrado en las personas que fomenta los desplazamientos a pie y en bicicleta, las reuniones y el comercio local, al tiempo que refuerza el carácter histórico de El Pueblo Viejo.

El diseño se centra en la flexibilidad. En lugar de elegir entre peatones, ciclistas y vehículos, este plan modifica esa priorización con el paso del tiempo para adaptarse a las necesidades cambiantes del barrio. Unas 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 da servicio 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 los vehículos privados, a los servicios de reparto y a las operaciones de servicio. En todo momento, permite el acceso de los servicios de emergencia. Los bolardos retráctiles hacen posible esta flexibilidad, impidiendo el paso de vehículos cuando el tráfico peatonal es mayor y permitiendo el acceso cuando más se necesita, como a primera hora de la mañana para el servicio de reparto.

La comunidad ha sido clara: la prioridad es un espacio centrado en los peatones para pasear, comer, jugar y celebrar eventos, 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 comercios y a los residentes.

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

Esta adaptabilidad tiene una visión a largo plazo. A medida que la tecnología de la 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 ellas. Esta capacidad de cambio no supone una concesión; es uno de los mayores puntos fuertes del Plan.

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN DE

El Plan Director 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 hace hincapié en el papel de State Street como «patio delantero» de la comunidad: un espacio público compartido fundamental que atiende las necesidades de todos los residentes de Santa Bárbara y que, al mismo tiempo, funciona como un destino importante para los visitantes. Entre las prioridades clave se incluyen la creación de un espacio comunitario sólido; la movilidad, la seguridad y la accesibilidad para todas las edades y capacidades; y la salud económica respaldada por un aumento de la oferta de vivienda en el centro de la ciudad. Existe un amplio apoyo comunitario a favor de una State Street sin coches y centrada en las personas, como demuestran las aportaciones del público, las encuestas a empresas y las campañas de recogida de firmas.

State Street como destino comercial El rediseño de State Street debe crear un entorno capaz de atraer a una amplia variedad de personas, mejorar los resultados de los alquileres y ofrecer seguridad a los propietarios y comerciantes a la hora de tomar decisiones de inversión a largo plazo. Entre las prioridades clave se 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 calendario de ejecución urgente y claramente comunicado

para la ejecución del Plan Director, que incluya la distribución por fases de las manzanas, es esencial para restablecer la confianza empresarial.

State Street como núcleo cívico

Este conjunto de objetivos hace hincapié en el papel de State Street como corazón cívico, cultural e histórico de Santa Bárbara. Entre las prioridades clave se 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 principales instituciones cívicas 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 grandes proyectos catalizadores, 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 espacio público próspero y muy querido es considerable.

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 valorarse los conceptos de diseño, las estrategias de movilidad y las decisiones de programación.

- Un mayor número de personas, así como más actividades y programación, 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



OBJETIVOS

Diez objetivos plasman la visión y los principios rectores en aspiraciones viables que dan forma a las
diseño del Plan y sus recomendaciones políticas. Cada
objetivo refleja los temas que se han planteado de forma
recurrente a lo largo del proceso de participación
ciudadana.

- **Ser singular**

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

- **Ser inclusivos**

Mantener un entorno seguro, limpio e inclusivo con actividades adecuadas para todas las personas, independientemente de su edad, nivel de ingresos y capacidades; atraer a la mayor variedad posible de visitantes a lo largo del día, la semana y el año.

- **Centrarse en las personas**

Crear un «State Street Paseo» centrado en los peatones, con espacios para pasear, terrazas de restaurantes y cafeterías, asientos públicos, pequeños espacios verdes, zonas de juego para niños y eventos comunitarios.

- **Ser adaptable**

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

- **Ser creativos**

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

colaboraciones entre los sectores público, privado y sin ánimo de lucro para la regeneración del centro de la ciudad.

- **Apostar por los árboles**

Aumentar la cubierta arbórea urbana, incrementar las zonas de sombra y añadir espacios verdes para el descanso, con lugares acogedores donde sentarse, jugar y observar a la gente.

- **Estar conectados**

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

- **Prosperar**

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

- **Ser habitable**

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

- **Ser sostenible**

Convertirnos en un modelo de infraestructura sostenible y hacer que Santa Bárbara sea más resiliente ante el cambio climático y las perturbaciones económicas. Construir una ciudad en la que todos los residentes puedan satisfacer sus necesidades básicas con un breve paseo a pie, en bicicleta o en transporte público.

BIENVENIDOS AL PASEO DE STATE STREET

Los objetivos, los principios rectores y las metas no son aspiraciones contrapuestas. Un Paseo de State Street flexible y que da prioridad a los peatones está profundamente arraigado en la historia de la ciudad y es la expresión directa de los valores arraigados desde hace tiempo en los documentos de planificación fundamentales de Santa Bárbara, desde el Plan General y el Plan de Acción Climática al Plan Director de Movilidad Peatonal y al Plan Director de Movilidad Ciclista, lo que refleja décadas de compromiso constante por parte de la comunidad con la sostenibilidad, la movilidad, la salud pública y una vida urbana dinámica. Una calle arbolada y bonita también puede ser un lugar donde prospere el comercio. Un espacio público inclusivo y apto para familias es también, por definición, aquel junto al cual las empresas, las instituciones educativas y los referentes culturales desean ubicarse.

La comunidad de Santa Bárbara se ha pronunciado con claridad. Quiere un centro urbano que se perciba como ningún otro lugar. No un paseo genérico, ni un centro comercial sin paredes, sino una experiencia viva, con múltiples facetas y claramente propia de Santa Bárbara: una que rinda homenaje a la arquitectura neocolonial española en las alturas, dinamice las aceras a pie de calle y llene el espacio intermedio con el tipo de vida cotidiana que hace que merezca la pena vivir en una ciudad.

La flexibilidad permite que todo tipo de usuarios convivan en diferentes momentos en el mismo espacio y ofrece un tipo de calle totalmente único en Santa Bárbara y a la vanguardia del nuevo urbanismo. Eso es lo que ofrece el Paseo de State Street: un espacio pensado para todos. Lo que se expone a continuación en este Plan es la hoja de ruta para hacer realidad esa visión.





DEFINITIVO 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



PLAN DIRECTOR DE CREATE STATE 101



5

REDISEÑO DE LAS CALLES DEL ESTADO

PRINCIPIOS DE DISEÑO « »

Diseño de State Street

Un diseño flexible de la calle puede conciliar las prioridades contradictorias de la comunidad en materia de movilidad y uso, creando un lugar que resulte útil, bonito y agradable para todos los interesados locales y los visitantes. La flexibilidad permite que la calle adapte su funcionalidad y dé prioridad a determinados tipos de usuarios en momentos concretos 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 debería cambiar en función los días de la semana, salvo en el caso de eventos puntuales; más bien, el horario debería establecer franjas horarias específicas cada día para que cada tipo de usuario sea el usuario principal de la calzada de 20 pies, de modo que el horario sea la única variable en

el horario. Un horario claro también ofrece mayor seguridad a los propietarios de inmuebles y negocios en cuanto a cuándo pueden recibir sus entregas, y los clientes interesados en disfrutar del centro de la ciudad en función de las opciones de movilidad tienen la certeza de que el espacio estará configurado de una determinada manera a una hora concreta cada día. El horario podría alternarse en función de la temporada si los datos respaldan diferentes usos durante distintas épocas del año. Teniendo en cuenta 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

por las aceras, y debería dar prioridad a los ciclistas y a los vehículos de transporte público en los carriles de 20 pies de la vía pública durante las horas diurnas, al tiempo que proporciona un entorno viario adecuado para las entregas, la recogida de basura y los servicios de construcción, así como para el acceso de vehículos privados durante la noche y las primeras horas de la mañana. Los vehículos de emergencia tienen acceso las 24 horas del día a todas las partes de State Street.

Aunque la calle funcionará, en general, según un horario de acceso uniforme basado en 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 a State Street según lo requieran las circunstancias. Por ejemplo, las manzanas con una alta concentración de locales de ocio nocturno, como las del Distrito del Entretenimiento entre las calles Haley y Ortega, pueden requerir que se restrinja el acceso de vehículos más allá del horario habitual hasta después del cierre de dichos establecimientos, para evitar conflictos entre grandes aglomeraciones de peatones y vehículos en una zona donde predomina el servicio de bebidas alcohólicas. Además, puede haber ocasiones en las que se necesite el acceso de grandes entregas y/o maquinaria de construcción fuera del horario habitual de servicio y reparto. Se puede crear un sistema de citas municipal para estas situaciones.

Sin embargo, cualquier ampliación habitual de la circulación de vehículos durante las horas designadas para dar prioridad a peatones y ciclistas —como las modificaciones que permitirían un mayor tráfico de vehículos durante las horas punta diurnas— requeriría la revisión y aprobación del Ayuntamiento.

Dado que dichos cambios podrían afectar de manera significativa a la intención del diseño y a la seguridad de la vía compartida para todos los usuarios, se tratan como decisiones políticas importantes y no como ajustes administrativos.

DISEÑO FLEXIBLE: PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA UNA CALLE FLEXIBLE

Un nuevo diseño de calle flexible puede conciliar las cuestiones conflictivas de la comunidad en torno a la movilidad y el uso, al tiempo que crea un lugar útil, bonito 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 funcionamiento
- Fases para peatones, ciclistas y transporte público
- Fases para comercios y servicios
- Reducción de los conflictos de tráfico
- Infraestructura preparada para eventos



DEFINITIVO 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

PLAN DIRECTOR DEL ESTADO DE CREATE

DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

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

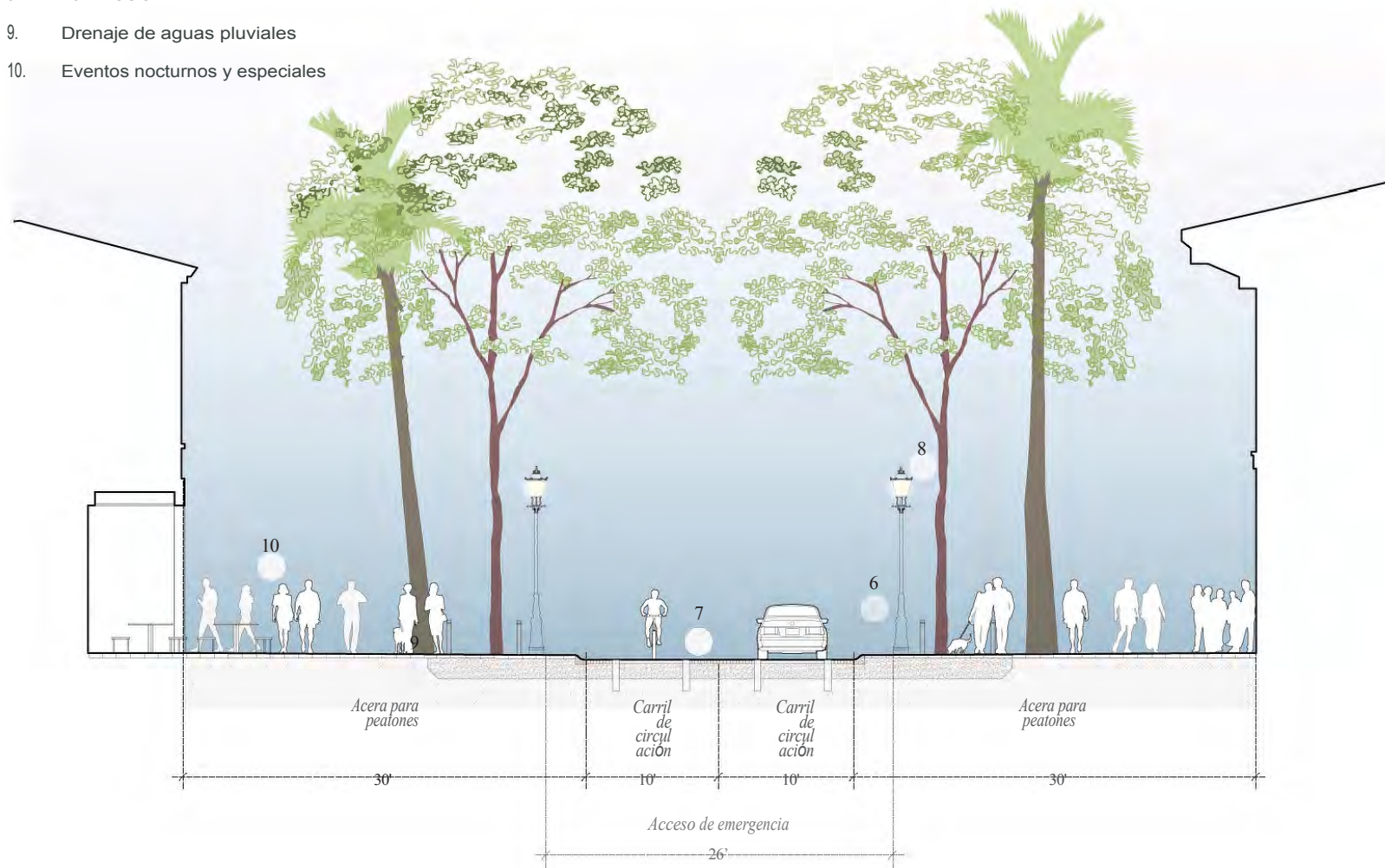
1. Aceras amplias
2. Seguridad de los peatones
3. Ciclistas y tráfico público
4. Fachadas positivas a la calle
5. Acceso para servicios de emergencia



DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

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

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





Infraestructura preparada para eventos

La configuración diurna permite celebrar mercados, festivales y otras actividades programadas con una preparación adicional mínima o nula. Dependiendo del evento y de su tamaño, se pueden utilizar bolardos para acordonar zonas durante períodos más largos, de modo que la actividad pueda desarrollarse dentro de la franja de 20 pies y/o a lo largo de la acera ampliada.

Menos conflictos

La separación del tráfico de vehículos y el de peatones y ciclistas según la hora del día minimiza los conflictos de seguridad sin necesidad de una vigilancia permanente. Antes del cierre de la calle al tráfico, el número medio de vehículos al 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 un aumento de hasta un 20 % en el número de peatones y ciclistas los fines de semana.

Las aceras ampliadas y dos carriles de 10 pies para ciclistas en las horas punta permitirán que continúe la tendencia a la disminución de las colisiones entre vehículos y peatones o ciclistas y minimizarán las tensiones existentes entre peatones y ciclistas.

Prioridad para peatones y ciclistas

Las restricciones de circulación de vehículos durante el día y la noche crean un entorno más seguro y cómodo para caminar, ir en bicicleta, salir a comer y el uso cotidiano. Con 12 aparcamientos públicos y garajes a una manzana de State Street,

State Street ofrece una experiencia peatonal única, animando a la gente a aparcar una sola vez y caminar, o a utilizar el servicio público de bicicletas compartidas o el transporte público para llegar a su destino. El



cuenta con 3.215 plazas de aparcamiento público existentes, lo que supone aproximadamente una plaza 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, la gente suele 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 Si los visitantes dependen menos de circular lentamente por la calle para descubrir los comercios, las calles pueden funcionar con éxito como entornos centrados en las personas, en los que caminar, ir en bicicleta y reunirse se convierten en las principales formas en que la gente disfruta del centro de la ciudad. State Street es uno de

los pocos lugares de Santa Bárbara donde personas de todas las edades se reúnen habitualmente y pasan el tiempo con diferentes fines.

Acceso a comercios y servicios

El acceso de vehículos durante la noche y por la mañana facilita las entregas, el mantenimiento y los servicios sin perturbar la actividad peatonal en las horas punta. Permitir el paso de vehículos fuera de las horas punta proporciona a los comercios el acceso que necesitan. Para necesidades operativas que quedan fuera del horario de acceso habitual, como vehículos de obra, mantenimiento de maquinaria o entregas especializadas, el Ayuntamiento puede implementar un sistema de citas gestionado, garantizando que la actividad de los vehículos se mantenga controlada y predecible.



ESQUEMA DE DISEÑO FLEXIBLE « »

Las calles son los espacios públicos más omnipresentes y accesibles de cualquier ciudad. Acogen la circulación multimodal de peatones, ciclistas, transporte público, vehículos y servicios. Los planos 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 al tiempo que da cabida a los sistemas y el mantenimiento necesarios para que los espacios públicos sean funcionales. Integran los servicios públicos, la gestión de aguas pluviales, el alumbrado y el acceso de servicios para garantizar que la calle siga siendo segura, duradera y operativa.

La tipología de calle flexible está diseñada para dar respuesta tanto a las necesidades técnicas y operativas actuales como a 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 edificios, y cada acera se extiende hasta unos 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera. Los dos carriles de circulación restantes, de 10 pies cada uno, situados 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 separación que crea un espacio cómodo entre los peatones y las fachadas de los edificios. Los usos temporales, incluida la restauración al aire libre, están limitados a 12', siempre que la zona de paso permanezca despejada. La zona de restauración al aire libre puede estar delimitada con vallas estándar de la ciudad cuando sea necesario para mantener despejada la zona de paso peatonal.



Zona de paso

La zona de paso es el área destinada al tránsito peatonal. Esta zona debe estar totalmente libre de objetos permanentes y temporales. Según el Plan Director de Movilidad Peatonal de la ciudad, la zona debe tener una anchura mínima de 8 pies para una vía pública de 80 pies o más. Debe dejarse 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 podrá reducir su anchura según sea necesario para mantener la zona de paso requerida de 8 pies. 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 barrera de separación entre los peatones y la calzada, albergando

elementos del paisaje urbano como árboles, postes de alumbrado y de servicios públicos, señalización y otros equipamientos públicos. La zona garantiza un recorrido despejado para el movimiento de los peatones. El acceso al transporte público se proporciona en esta zona mediante rebajes en el bordillo. Entre los elementos típicos se incluyen el paisajismo propuesto, bancos, aparcamientos para bicicletas, quioscos y señalización orientativa. La señalización debe agruparse en los postes o soportes existentes para reducir el desorden visual.

Zona del bordillo

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



Detalles del distrito cívico y comercial: Las zonas propuestas se aplicarán a todas las manzanas incluidas en este plan.

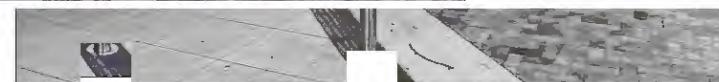


DETALLES DEL DISEÑO FLEXIBLE « »

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 para vehículos. El sistema de bolardos cumple múltiples funciones fundamentales: seguridad de los peatones, flexibilidad operativa, acceso de emergencia, paso del transporte público y gestión de las entregas.

Los bolardos retráctiles, instalados en cada cruce a lo largo de State Street, proporcionan un sistema fiable para cerrar de forma segura las calles al tráfico rodado. Durante el periodo en el que se restringe el acceso de los vehículos y se permite la circulación de bicicletas y peatones, los bolardos permanecen levantados para proteger a peatones y ciclistas. Diseñados para resistir los impactos de los vehículos, contribuyen a crear un



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

Una de las principales ventajas de los bolardos retráctiles es su flexibilidad operativa. Las manzanas individuales pueden cerrarse o abrirse según sea necesario para acoger festivales, ferias y eventos comunitarios al aire libre, lo que permite que la calle se transforme entre el uso peatonal cotidiano

y la celebración de eventos especiales de mayor envergadura.

El sistema de bolardos garantiza el acceso de los vehículos de emergencia las 24 horas del día, con tiempos de retracción habituales de aproximadamente

3 a 8 segundos, lo que permite una rápida respuesta ante emergencias. La separación y la configuración, con una distancia aproximada de 5 pies entre ellos, están diseñadas para permitir el paso de vehículos de transporte público pequeños, garantizando la continuidad del servicio de transporte público a lo largo del corredor. Los vehículos de transporte público de mayor tamaño también podrían atravesar el sistema de bolardos utilizando un mando a distancia o una etiqueta de identificación por radiofrecuencia (RFID).

Cantidad y configuración de los bolardos

La disposición de los bolardos se adapta a las necesidades operativas de cada manzana, 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)

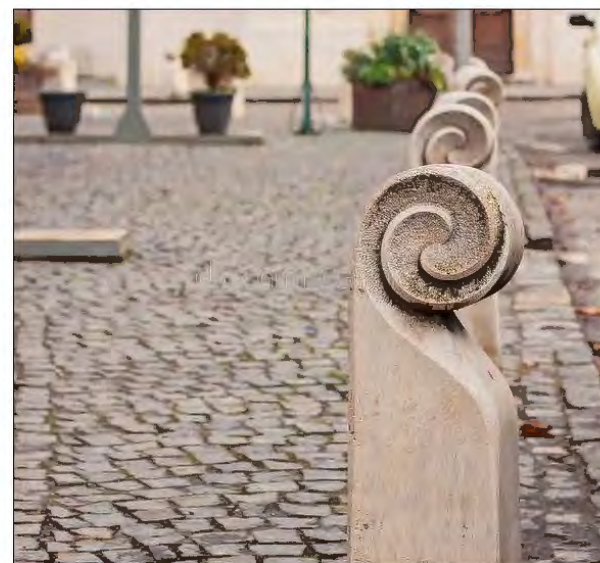
Total por intersección = 24 bolardos (8 retráctiles + 16 estándar)

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

La manzana 1300 de State Street, entre Victoria Street y Sola Street, presenta una situación especial debido a su proximidad al Teatro Arlington y a la necesidad de mantener el acceso a Arlington Street. Esta manzana solo podrá cerrarse al tráfico para eventos especiales, y no de forma habitual. La configuración de bolardos para la manzana 1300 ofrece dos opciones:

- solo bolardos estándar a ambos lados, o
- la combinación completa de bolardos retráctiles y estándar tal y como se utiliza en las manzanas 500 a 1200.

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



Tipos de bolardos y ejemplos

Se proponen dos tipos principales de bolardos para el Plan Director 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 manzana 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 jardineras o bancos que cumplan la misma función de barrera.



Material del pavimento

El material del pavimento desempeña un papel fundamental, tanto funcional como estético, en el Plan Director de State Street, ya que contribuye a la seguridad de los peatones, a la señalización, a la gestión de las aguas pluviales y al 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, reforzando visualmente la prioridad de los peatones y reduciendo la velocidad de los vehículos.

Se incorporan adoquines permeables en todo el paisaje urbano, siempre que sea factible, para favorecer la infiltración de las aguas pluviales. A lo largo de la calle podrían instalarse zanjas de drenaje para recoger la escorrentía superficial, mientras que los adoquines permeables permiten que el agua se infiltre en una capa de reserva de tres pies situada bajo 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 zonas peatonales adyacentes, sustituyendo el bordillo vertical existente por un borde ligeramente inclinado y/o un bordillo vertical más bajo de 4". Esto favorece la flexibilidad operativa. Durante los periodos en los que se permite la circulación de vehículos por la calle, estos pueden apartarse temporalmente a un lado para realizar entregas, para dejar pasajeros, acceder a los servicios o atender necesidades de emergencia, al tiempo que se mantiene despejado el corredor central de circulación.



Paisajismo

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

El enfoque paisajístico se rige por una jerarquía espacial. Las esquinas de las intersecciones y las entradas principales de los puntos de referencia cuentan con la plantación a baja altura más llamativa y saturada, a modo de «signos de puntuación» que orientan a las personas a lo largo del corredor. Las plantaciones en el centro de las manzanas 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 escaparatés, se fomenta el uso de plantas de textura fina, aromáticas o agradables al tacto para atraer a los peatones

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

La paleta de plantación 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 autóctonas de California y especies adaptadas al clima mediterráneo, al tiempo que cumple con los requisitos de conservación del agua. El objetivo es una paleta de plantas que se reconozca de inmediato como «el centro de Santa Bárbara».

El paisajismo incluirá zonas de jardín designadas, incluso a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de escaparatés activos o que presentan largos tramos de pared en blanco, normalmente 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 escaparatés y reforzando la conexión entre las tiendas y los peatones. Esta eliminación también pone más énfasis en la copa de los árboles de cada distrito.

Los árboles de la calle son un componente fundamental de la estrategia paisajística, ya que proporcionan sombra, capturan carbono y aportan continuidad visual. Las celdas de suelo situadas bajo el pavimento crean un espacio para suelo sin compactar y para 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 la flexibilidad de los espacios de las plazas y dar sombra a las superficies impermeables, mientras que los árboles importantes ya existentes se conservan en sus parterres actuales.

Diferenciación de distritos

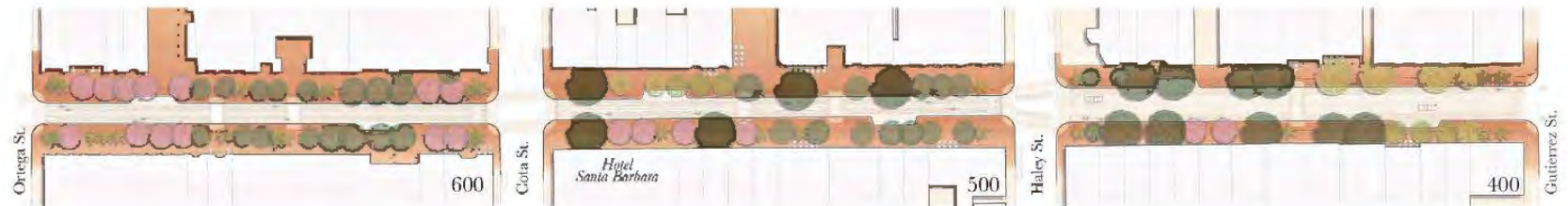
State Street es una sucesión de distritos diferenciados, cada uno con su propio carácter, puntos de referencia y comunidad de usuarios. El Plan Director de State Street refuerza y amplía estas identidades existentes mediante enfoques de diseño diferenciados, al tiempo que mantiene la continuidad visual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

Los tres distritos principales son el Distrito del Ocio (manzanas 400-600), el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900) y el Distrito de las Artes (manzanas 1000-1300). Cada uno de ellos crea una variedad de espacios que atraen a un público diverso y animan a la gente a explorar lo que hay en la siguiente manzana.

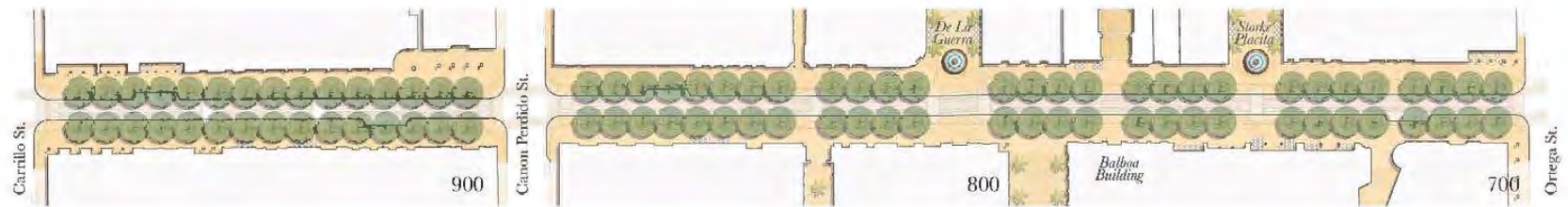
DIFERENCIACIÓN DE LOS DISTRITOS

Tres distritos: un tramo de diez manzanas de State Street se divide en tres distritos diferenciados

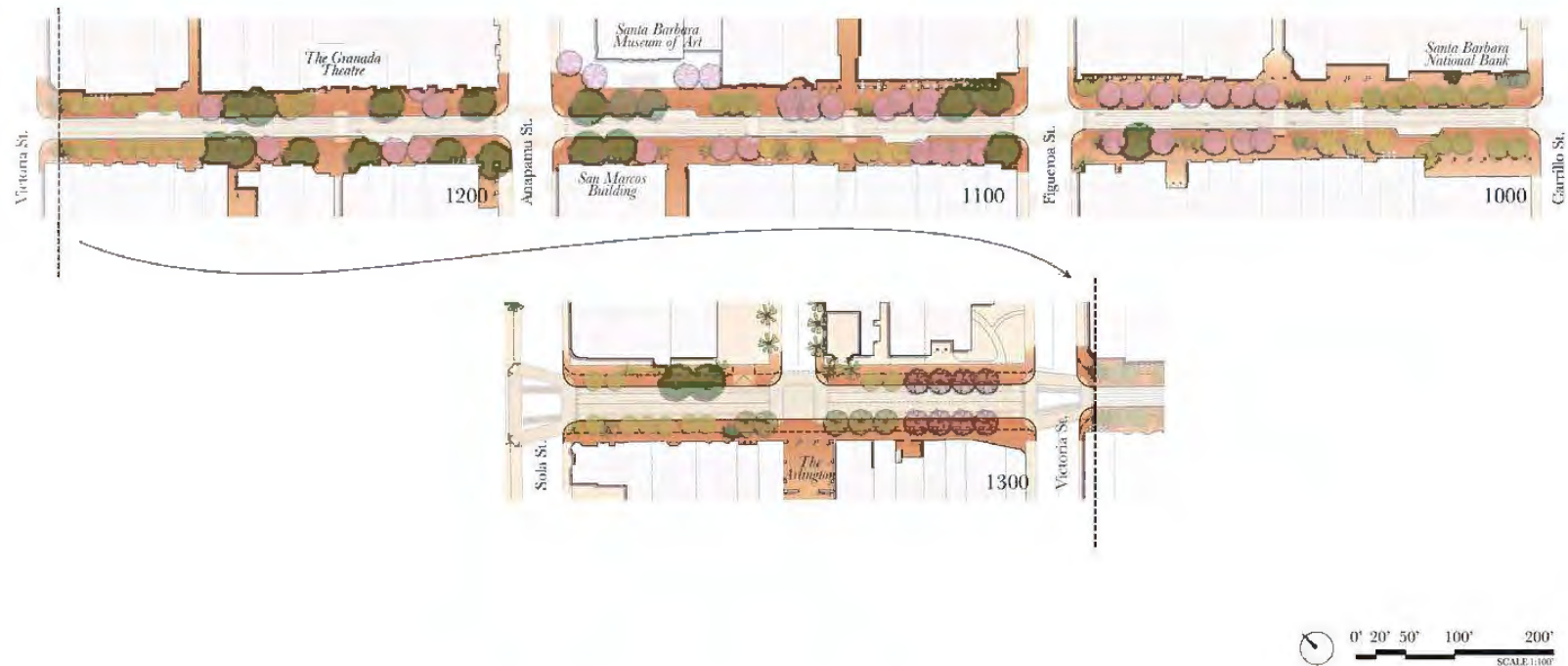
DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



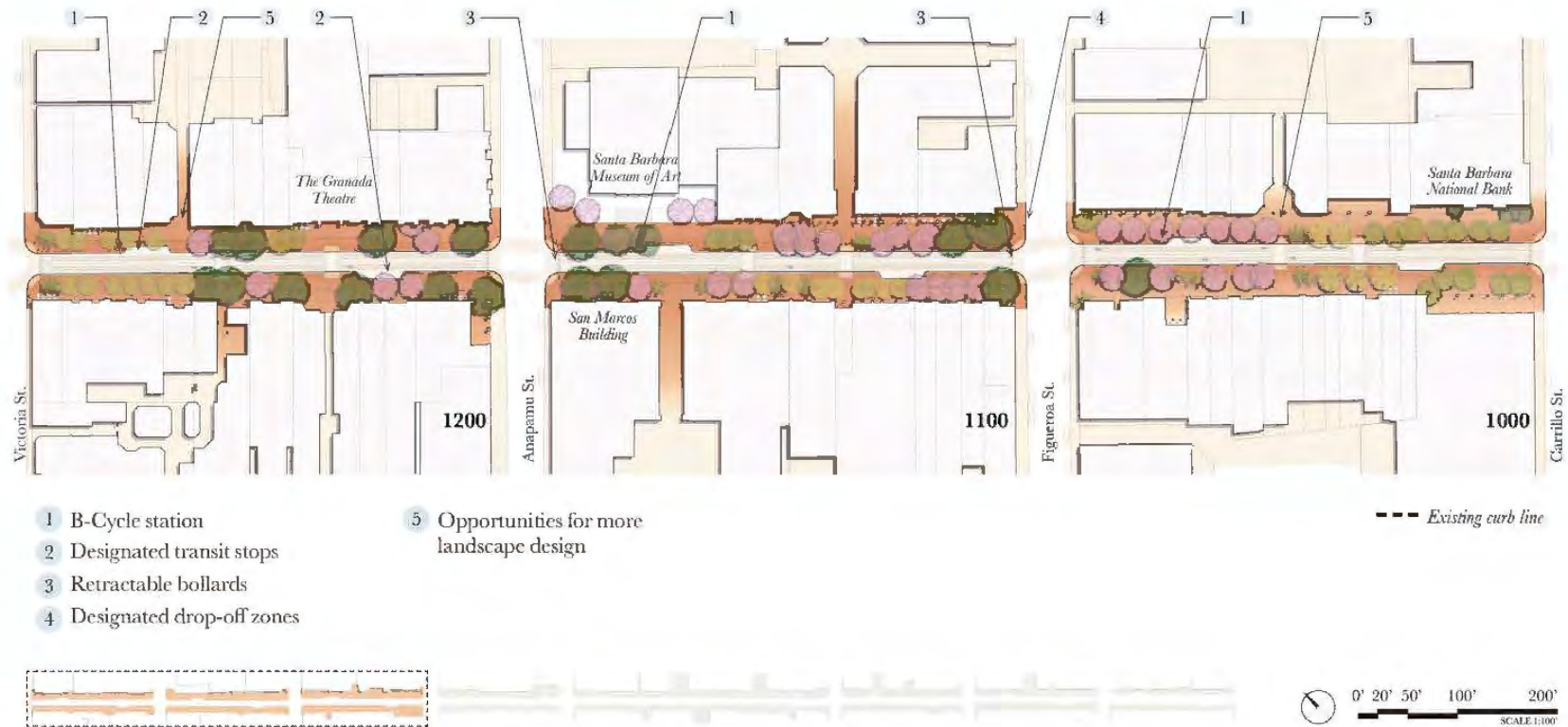
DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL



DISTRITO ARTÍSTICO



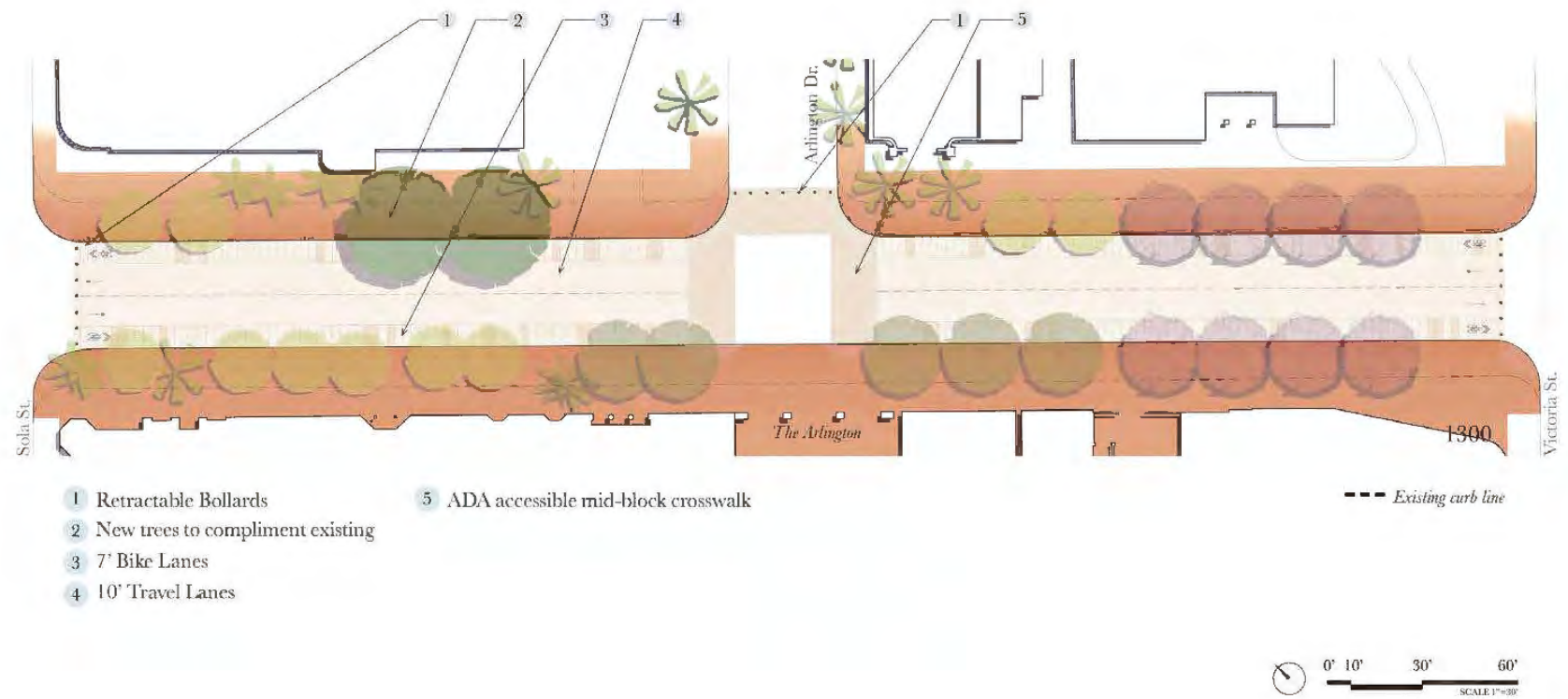
VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO DE LAS ARTES



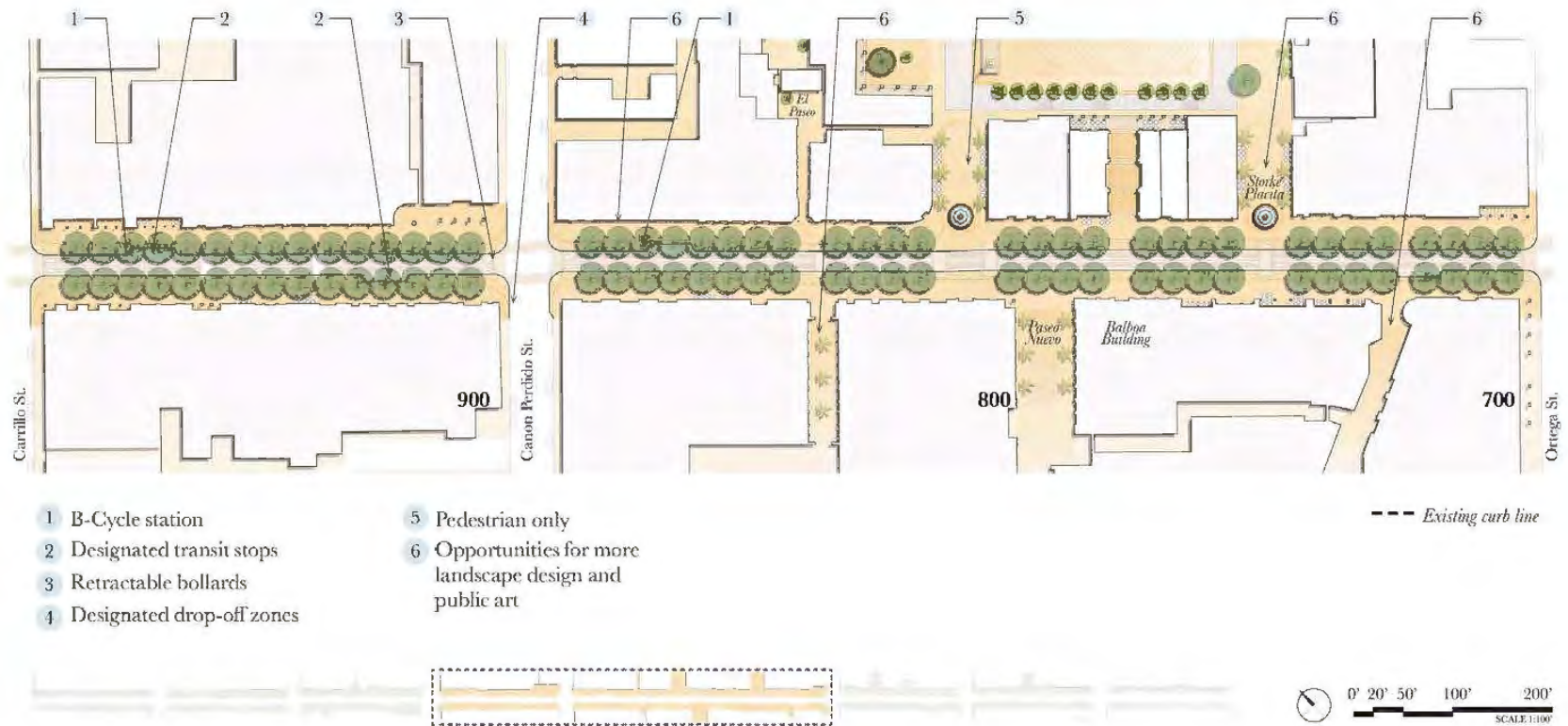
El Distrito de las Artes

El Distrito de las Artes es el centro neurálgico de la ciudad para las artes visuales y escénicas. Una mezcla de galerías de pintura, escultura y fotografía ofrece espacios creativos para los artistas y atrae a los visitantes a State Street. El Teatro Granada (1924), el Teatro Arlington (1930) y el Museo de Arte de Santa Bárbara (1941) son hitos significativos que conforman el centro histórico y que constituyen los pilares del Distrito de las Artes. El Teatro Lobero (1924) se encuentra justo al lado del distrito. El distrito acoge una gran variedad de eventos a lo largo del año, entre ellos el «1st Thursday Art Walk», y ofrece oportunidades para actuaciones informales, instalaciones artísticas y exposiciones en State Street.

PLANO DE BLOQUES DEL DISTRITO DE LAS ARTES



VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

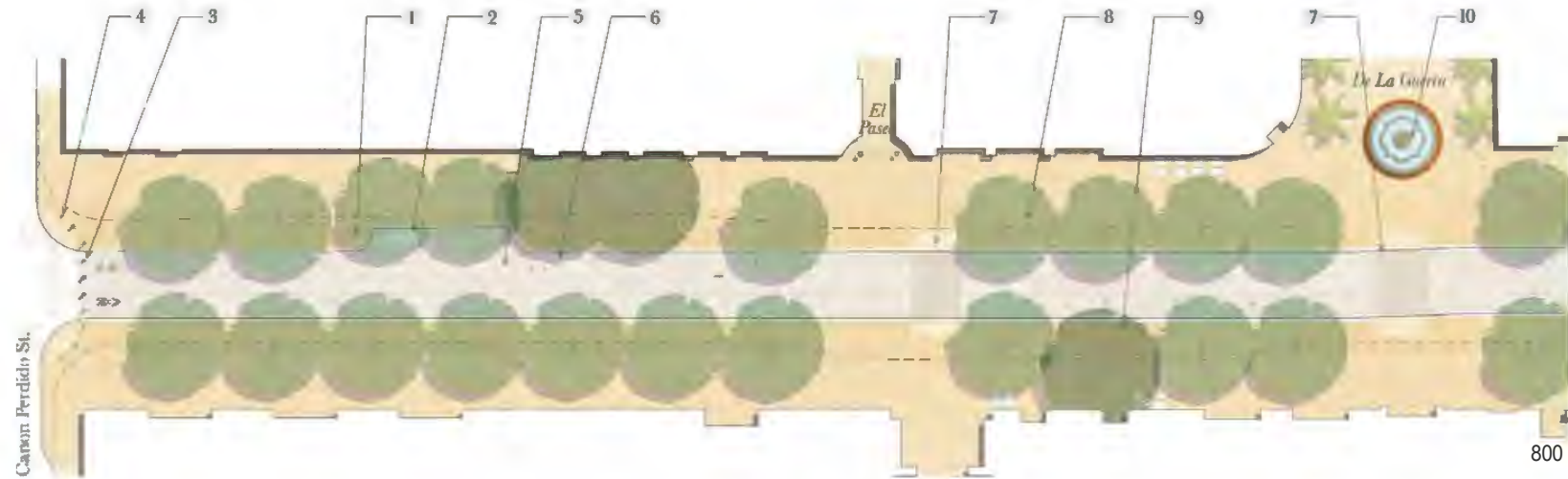


El Distrito Cívico y Comercial

Situado 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 Orefa, constituyó 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. Las coloridas banderas, los tejados de terracota, las arcadas enlucidas de blanco y los tradicionales azulejos españoles esmaltados crean un entorno vibrante para comer y ir de compras.

El Distrito Cívico y Comercial integra la red de paseos y los puntos de referencia clave en un distrito con 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, y se distingue por los cambios en el pavimento y una cubierta arbórea más densa.

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL



- 1 II-C • Estación de bicicletas
- 2 Paradas de transporte público designadas
- 3 Bolardos retráctiles
- q Bolardos fijos

- 5 Caminatas lisas de 5' de ancho
- 6 Permeafite cobhlesionc
- 7 Pasaje de peatones accesible según la ADA en mitad de la manzana
- g Avenida arbolada con árboles de copa ancha

- 9 F. Trases existentes de especial relevancia
- 1.0 Puhlic Lcuntain

-- -- Lista de bordillos existentes

DISTRITO CIVIL Y COMERCIAL - PLAZA DE LA GUERRA



DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL – PLAZA DE LA GUERRA



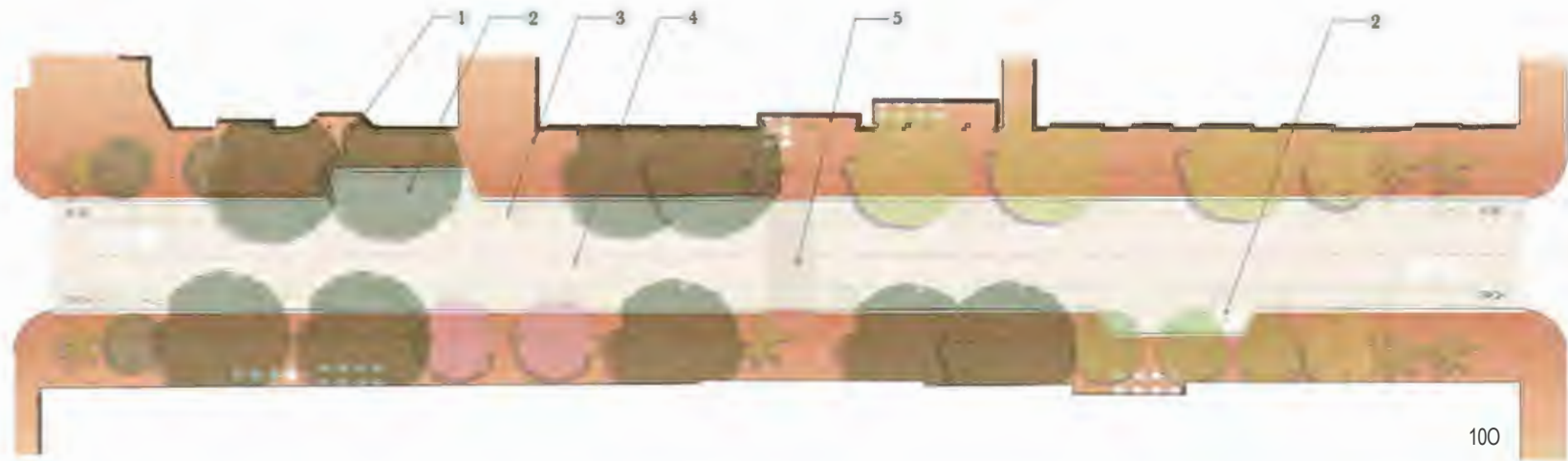
RESUMEN DEL DISTRITO DE OCIO



El Distrito del Entretenimiento

Situado entre la Funk Zone y el Waterfront, el Distrito del Ocio es la puerta de entrada al State Street Paseo y al centro de la ciudad. El Distrito del Ocio ofrece una amplia variedad de actividades, entre las que se incluyen música en directo, teatro, galerías de arte, cines, restaurantes, bares, catas de vino y festivales de temporada. Estas experiencias tienen lugar en un entorno ecléctico de modestos locales comerciales, que albergan tanto negocios locales como de cadenas nacionales. Las tiendas y restaurantes a pequeña escala crean un telón de fondo visualmente atractivo para la vibrante oferta artística, gastronómica y de ocio de la zona. Los restaurantes y bares animan la zona tanto de día como de noche, y los artistas callejeros, los juegos y las terrazas ampliadas de los restaurantes aportan aún más vida y actividad.

DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



Estación JJ-Gycle Paradas de
transporte público
designadas

d. 7' Carriles para triciclos

q. 10* Carriles para «firavel»

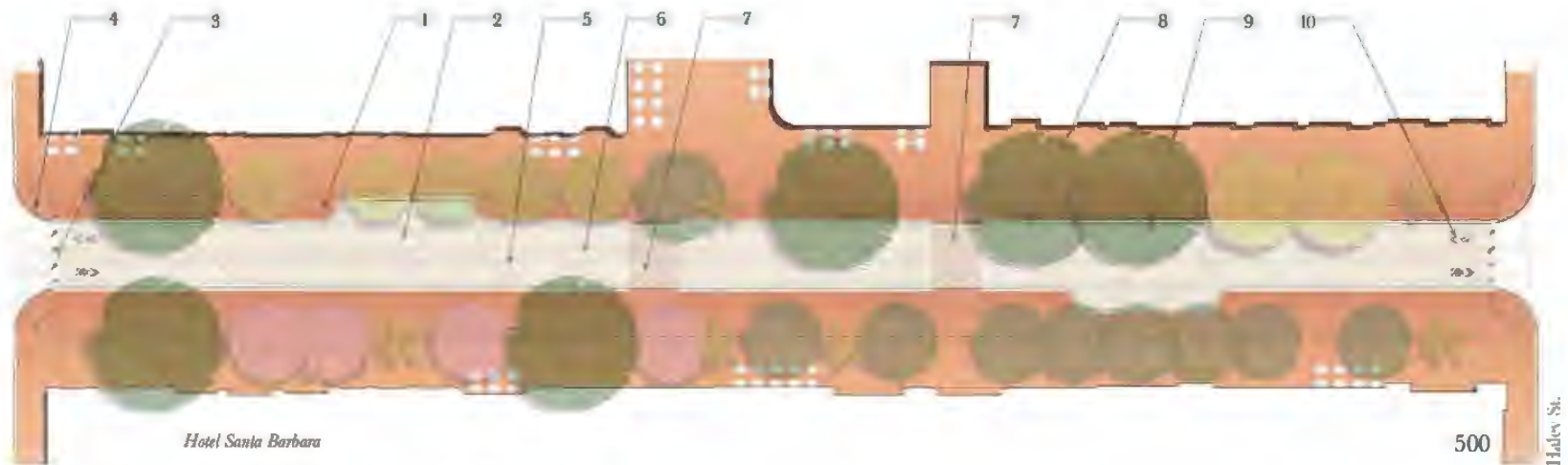
â Acera accesible según la ADA en mitad de la manzana

--- Existing curb line



0' 10' 30 60'

PLANO DE BLOQUES DEL DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



Estación de I B-Cycle
Paradas de transporte público designadas
4 postes retráctiles
4 bolardos fijos

Pavimentos lisos de 5' de ancho
6 Pavimento de piedra permeable
7 Zona central de paso accesible según la ADA
.g. Nuevos árboles que complementen los ya existentes

9 Árboles existentes de especial relevancia
10 Nuevos ladrillos a juego con los existentes

--- Existing curb line

TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: State Street vista desde el sureste hacia la calle De La Guerra, en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: Calle State, vista 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



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

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



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: State Street, con vistas al mercado agrícola semanal del Distrito Cívico y Comercial



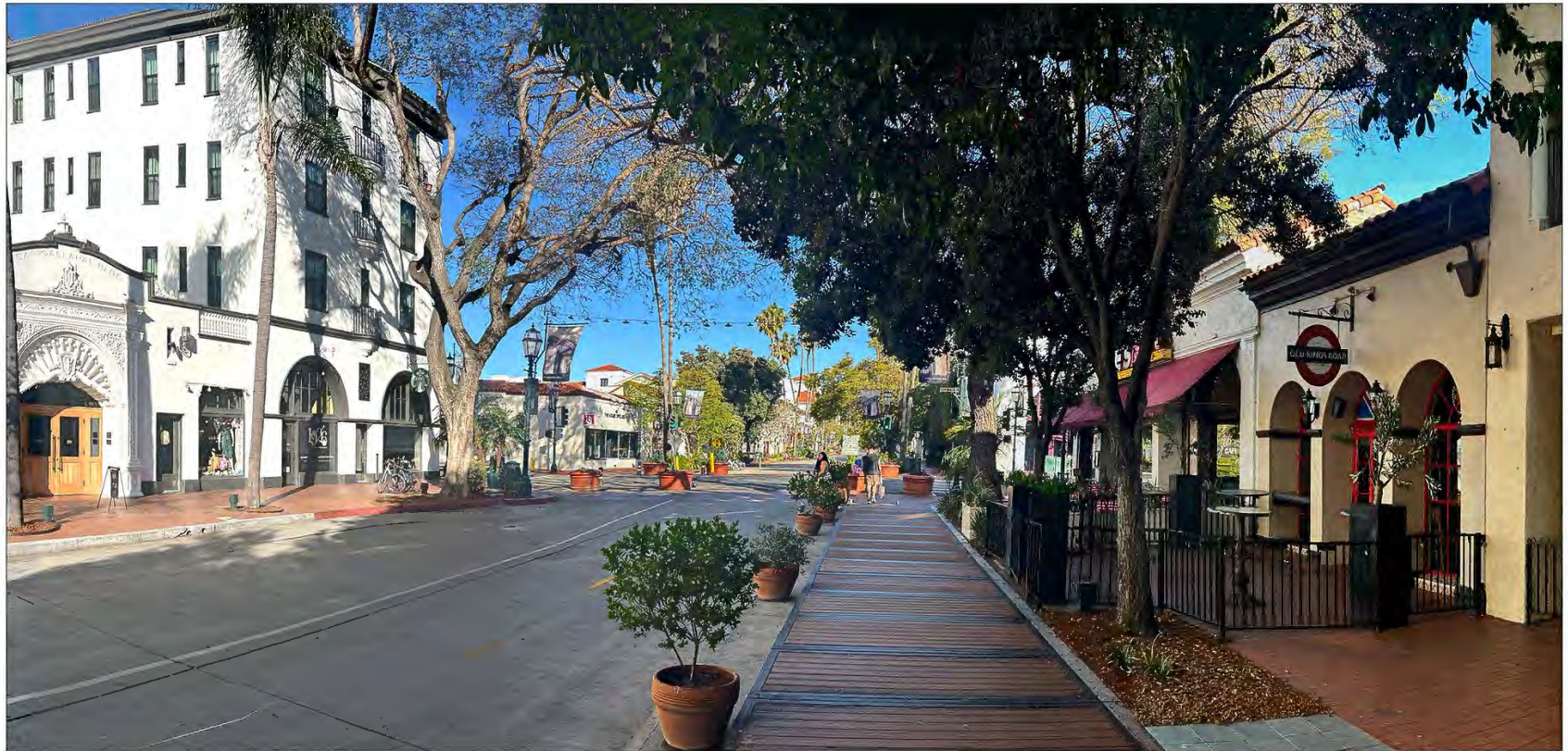
TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vistas al mercado agrícola semanal en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: State Street con vistas al Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Ocio



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vistas hacia el Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Entretenimiento



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: State Street, con vistas hacia el cruce de Carrillo y State Street, en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street, vista hacia el cruce de Carrillo y State Street en el Distrito Cívico y Comercial





Ampliación del Paseo

La calle Anapamu actúa como un eje de conexión vital, que une el Paseo de State Street con dos de los destinos cívicos más preciados de Santa Bárbara: la Biblioteca Pública de Santa Bárbara y el Palacio de Justicia de Santa Bárbara y sus jardines. Esta conexión eleva el papel de la calle Anapamu más allá del 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 State Street hacia la calle Anapamu en 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 la ampliación de aceras más anchas pueden crear un entorno más cómodo para quienes se desplazan a pie. La ruta ciclista existente en la calle Anapamu podría mejorarse para convertirla en un carril bici protegido situado 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 State Street; sin embargo, esto requeriría la eliminación del aparcamiento en la calle en la calle Anapamu, en la zona 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 prevén nuevas viviendas—, el Teatro Lobero en el centro 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 infraestructuras ciclistas protegidas.

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

¿CÓMO FUNCIONA EL « »?

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

Aceras

Se han habilitado aceras amplias para dar cabida a una amplia gama de actividades, como pasear, , el juego y las reuniones sociales. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies de los 80 pies de espacio entre los edificios a lo largo de State Street, y cada acera se extiende hasta unos 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera, lo que da lugar a dos carriles de circulación de 10 pies en el centro de la calle.

Cada manzana está diseñada con aceras de doble acceso, lo que dinamiza tanto el lado del edificio como el bordillo de la zona peatonal. Existen diferentes servicios a cada lado de la acera peatonal. Por ejemplo, la restauración al aire libre junto al 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 a ambos lados del espacio. El diseño mantiene un mínimo de aproximadamente 8 pies de espacio libre



zona de paso para peatones, que garantiza el acceso a los comercios y ofrece 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 urbano (que alberga árboles, alumbrado, señalización, bancos, aparcamientos para bicicletas y otros servicios públicos).

Prioridad peatonal

El corredor de State Street está diseñado para que sean los peatones quienes 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 todos los cruces con calles transversales se utilizan extensiones de acera, rampas direccionales y pasos de peatones decorativos para ampliar el espacio peatonal y acortar las distancias de cruce.

Los cruces a mitad de manzana ofrecen a los peatones lugares cómodos y predecibles para cruzar, y pueden incluir iluminación a nivel del suelo en el pavimento para fomentar cruces seguros y visibles durante las horas de la tarde. Este plan incluye dos cruces a mitad de manzana en cada manzana, lo que añade un paso adicional respecto a los que existen actualmente en cada manzana 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 manzana en las calles transversales para crear una red de paseos conectada en todo el centro de la ciudad.

Diseño de intersecciones y drenaje

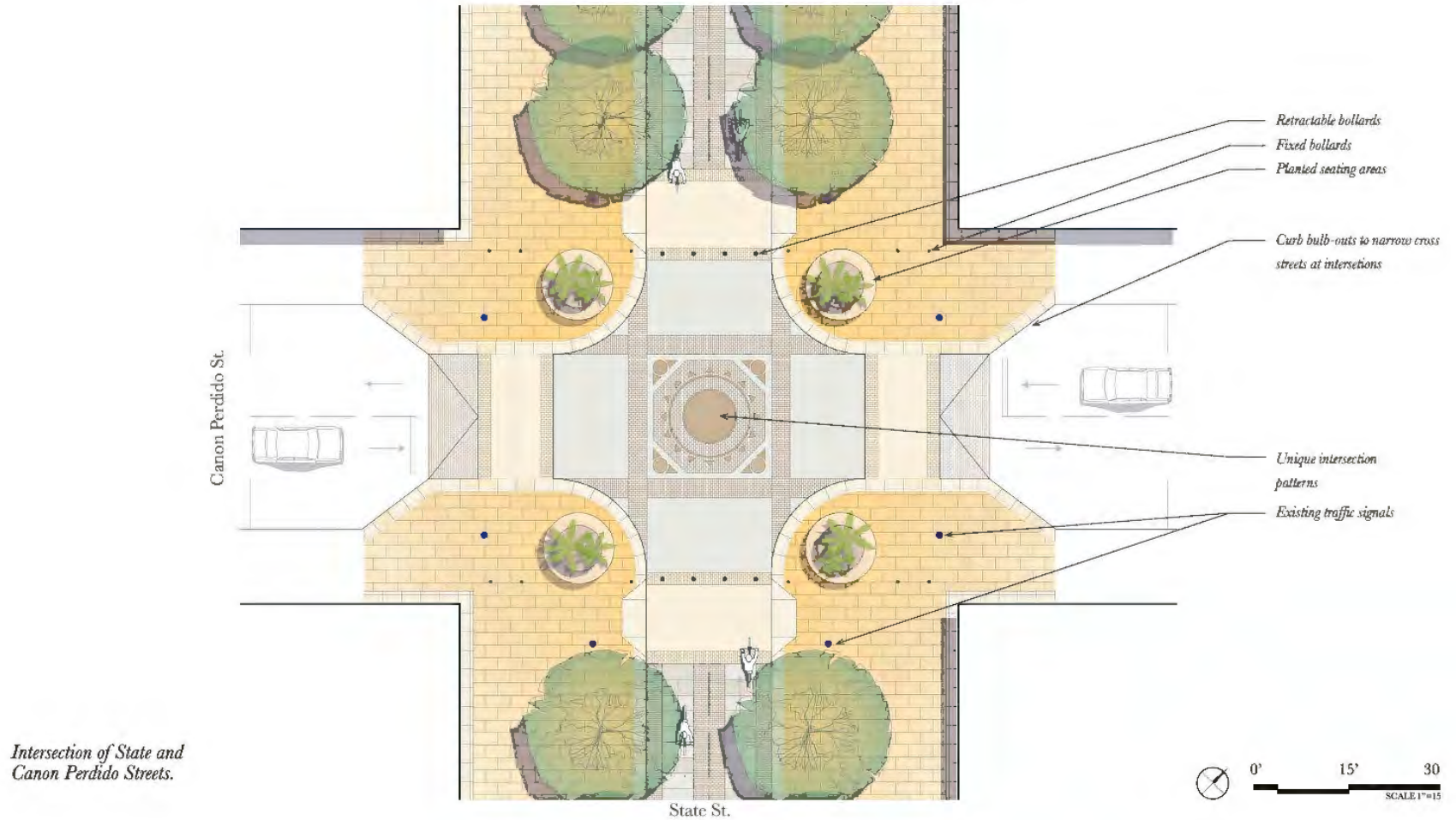
En las intersecciones a lo largo del corredor, la superficie de la calle presenta una pendiente cóncava, con el punto más bajo en el centro de la intersección. Las aguas pluviales se acumulan hacia el centro en lugar de hacia el bordillo, lo que permite gestionar el drenaje en un único punto, mientras que los bordes del paso de peatones se mantienen a una cota constante.

Los pasos de peatones que discurren paralelos a State Street están elevados al nivel de la acera y se ensanchan hacia fuera en sus bordes. Los peatones cruzan sin ningún cambio de nivel, y la acera continúa sin interrupciones a lo largo de la calzada. Los ciclistas y los vehículos a motor se encuentran con un cambio de nivel a cada lado de la intersección, lo que actúa como elemento de control de velocidad y refuerza la sensación de que están entrando en un entorno compartido.

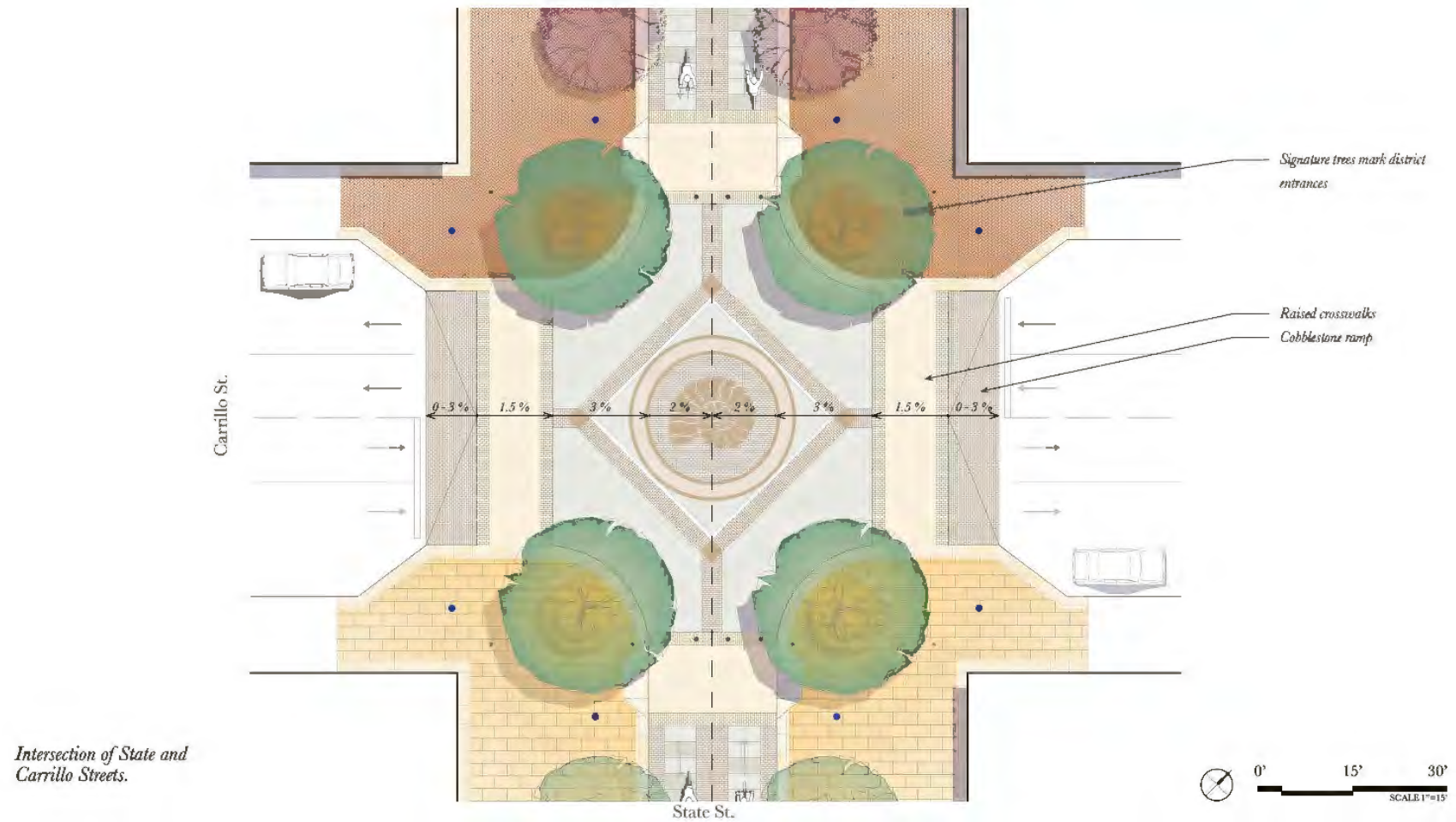
Dado que el paso de peatones está al mismo nivel que la acera, el límite entre la acera y la calzada no es detectable al pisarlo ni con el bastón. Se colocarán cúpulas truncadas o una superficie de advertencia detectable equivalente a lo largo del borde del paso de peatones, de modo que las personas con baja visión puedan identificar dónde están entrando en una zona compartida con otros medios de transporte.

Los pasos de peatones perpendiculares a State Street se tratan de forma 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 gracias al cambio de pendiente y a las señales de advertencia detectables.

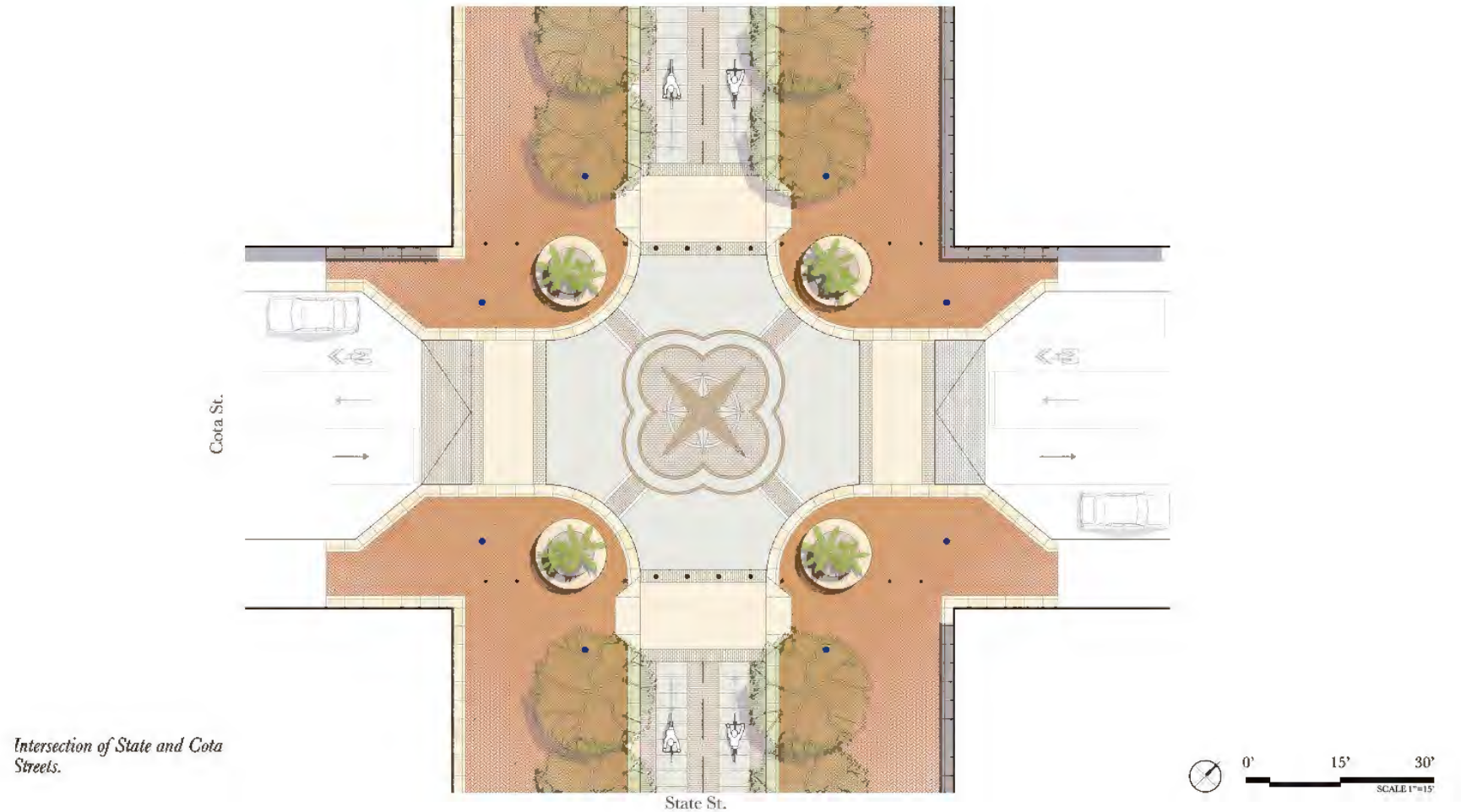
DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN



DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN



DETALLES DEL DISEÑO DE CRUCES





Circulación de bicicletas

State Street permanecerá abierta a los ciclistas durante todo el proceso de rediseño. Dos carriles de circulación de 10 pies en el centro de la calle estarán a disposición de los ciclistas en todo momento. Los bolidos retráctiles en todas las intersecciones, desde Haley Street hasta Victoria Street, permiten el cierre flexible de tramos al tráfico general de vehículos, limitando el acceso exclusivamente a las bicicletas y al transporte público.

Debido al elevado volumen de tráfico, al espacio limitado en la vía pública de la calle Anacapa y a la frecuencia de conflictos en las entradas a las propiedades de las calles Anacapa y Chapala, no se recomienda crear infraestructuras para bicicletas en dichas calles por motivos de seguridad y porque la experiencia resultaría menos cómoda para los ciclistas menos experimentados o las familias con niños. Se recomienda que el acceso en bicicleta se mantenga a lo largo del Paseo de State Street, respaldado por mejoras en la red ciclista en general. Existen oportunidades futuras para estudiar carriles bici protegidos en calles adyacentes que podrían complementar la infraestructura de State Street; pero no deberían sustituir a la infraestructura de State Street.

El uso de la bicicleta aporta amplios beneficios públicos: casi ningún ruido, cero emisiones y requiere mucho menos espacio que los vehículos. Es importante destacar que las calles adaptadas a las bicicletas amplían la movilidad de muchos miembros de la comunidad, como los niños, las personas mayores y los residentes que no disponen de coche, y que estos miembros de la comunidad suelen depender de la bicicleta para recorrer distancias cortas y realizar sus recados diarios.

Mientras Santa Bárbara trabaja para cumplir con su Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de aproximadamente 8.000 nuevas viviendas, la ubicación y el diseño de ese crecimiento cobran una importancia fundamental. Concentrar las nuevas viviendas en el centro de la ciudad, donde la densidad más alta está permitida 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 bien conectada. Cuando los residentes pueden desplazarse con confianza en bicicleta al trabajo, a las tiendas, a los servicios, a los colegios y al transporte público, disminuye la necesidad de poseer o utilizar un coche. Invertir en State Street para convertirla en una ruta sin estrés es una estrategia esencial para gestionar las demandas de tráfico y aparcamiento que, de otro modo, generarían miles de nuevos residentes del centro.

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



y los barrios del Eastside. Las manzanas 400 y 1300 actúan como zonas de transición entre el Paseo de State Street y la red viaria circundante, y su diseño refleja esa función. La diferencia más significativa es que en estas manzanas se permite el tráfico de vehículos en todo momento.

Circulación de transporte público

En el Paseo de State Street puede circular un servicio de lanzadera «experiencial», que ofrezca un servicio de transporte más pequeño y más a la demanda que complementa al «Circulador del centro y la zona costera» de MTD. Podría tratarse de bicitaxis, pequeños autobuses eléctricos u otro tipo de vehículo de transporte público de pequeño tamaño, y el diseño podría permitir que varias opciones de transporte diferentes operaran al mismo tiempo en State Street. Además, el MTD podría circular por State Street, ya que se instalarán bolardos retráctiles en cada intersección y se habilitarán zonas de carga y descarga o áreas de parada en cada manzana, lo que permitirá a los pasajeros subir o bajar del transporte público. Cualquier servicio de lanzadera que circule por State Street deberá ofrecer opciones de vehículos accesibles según la ADA y circular de forma segura dentro del corredor de acceso de emergencia de 20 pies.

Acceso de emergencia y seguridad

El Plan Director de State Street garantiza en todo momento un acceso sin obstáculos para los vehículos de emergencia a lo largo de todo el corredor. Se mantiene libre de obstáculos un corredor de acceso de emergencia de 20 pies de ancho. Los bolardos retráctiles situados al final de cada manzana permiten el acceso de los vehículos de emergencia en un plazo de entre 3 y 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 proporciona espacio adicional de acceso de emergencia más allá del mínimo exigido de 20 pies para los Cuerpos de Bomberos y de Policía.

El sistema de bolardos puede ser controlado en cualquier momento por los Cuerpos de Bomberos y de Policía para el acceso de emergencia o las patrullas rutinarias. La manzana 400 debe permanecer abierta a los vehículos en todo momento debido a su función como vía principal de emergencia entre el centro de la ciudad y las zonas de la calle Cabrillo y el paseo marítimo a través del paso subterráneo de la autopista 101.

La seguridad de los peatones se ve reforzada además por cruces más estrechos, líneas de visión más despejadas y una infraestructura peatonal visible en todos los cruces. Las zonas de bordillo rojo en esquinas mantienen líneas de visión despejadas entre peatones, ciclistas y vehículos. El alumbrado en los cruces y casi el doble de la cantidad actual de iluminación a escala peatonal a lo largo del corredor mejoran la seguridad y la visibilidad nocturnas.

Servicios, paradas de bajada de pasajeros y acceso de vehículos

El acceso de vehículos durante la noche a State Street facilita operaciones como las entregas, la recogida de basura, el mantenimiento y los servicios a los edificios sin perturbar el tráfico peatonal y ciclista en las horas punta diurnas

. Este horario de acceso proporciona a las empresas el acceso operativo que necesitan.

Las operaciones comerciales de carga y descarga, el descenso de pasajeros y las zonas de aparcamiento accesibles para carga y descarga tienen prioridad en todos los cruces con calles transversales, lo más cerca posible de State Street. Las zonas de bajada de pasajeros y de carga en todas las calles laterales entre las calles Gutiérrez y Sola se extienden hasta la mitad de la manzana e incluyen un mínimo de dos plazas accesibles en cada zona de intersección, idealmente una a cada lado. Las longitudes y ubicaciones específicas varían en función de las condiciones existentes en cada calle transversal.

Los puntos de bajada se habilitan como zonas de apartadero en cada manzana de State Street, diseñadas principalmente para la recogida y bajada de pasajeros de vehículos de transporte público. Estas zonas también pueden utilizarse para la recogida y bajada general de pasajeros de vehículos durante las horas en que la calle está abierta al tráfico rodado.

Para las necesidades operativas fuera del horario de acceso habitual, el Ayuntamiento pondrá en marcha un sistema de citas gestionado. Las empresas o los contratistas podrán coordinarse con el personal del Ayuntamiento para programar un acceso limitado de vehículos durante franjas horarias designadas, garantizando que la actividad de los vehículos se mantenga reducida al mínimo, 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 una anchura estrecha que reduce de forma natural 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 los sentidos de circulación.



Para dos carriles de 10 pies con una separación mínima en un entorno del centro de la ciudad orientado a los peatones, una de 20 mph o menos, lo cual es adecuado y coherente 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 trazado viario con carriles segregados y, en su lugar, permite que el corredor adapte su función con el tiempo, con dos carriles que dan servicio a diferentes usuarios según la hora del día: ciclistas y transporte público en las horas punta, y vehículos y servicios fuera de las horas punta.

Accesibilidad

El Plan Director 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, las personas mayores y las familias con niños.

Las aceras ampliadas, dos cruces en mitad de cada manzana, 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 suponer un reto para las personas con discapacidad visual, un bordillo de 4" proporciona una transición física y visual entre las zonas 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.

Entre las características clave de accesibilidad se 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 paso de peatones conformes con el MUTCD; dos zonas de apartadero en cada manzana donde se puede realizar la carga y descarga y los vehículos de transporte público pueden detener para facilitar el embarque de pasajeros; bancos públicos en cada manzana; y plazas de aparcamiento en la vía pública accesibles, con una proporción mínima de una por cada 25 plazas designadas en cada frente de manzana 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 acabados texturizados en los bordes perceptibles al pisar, colores contrastantes y cambios de nivel en la línea del bordillo. Las señales acústicas en los puntos de cruce definidos pueden alertar a los ciclistas que se acercan de la presencia de peatones están presentes. Las rejillas para árboles u otros elementos similares alrededor de las plantaciones arbóreas deben cumplir los requisitos de la ADA, con aberturas de no más de 3/32 de pulgada de ancho.

Iluminación

El alumbrado de las calles y las aceras se instala para mejorar la visibilidad tanto en la calzada como en las zonas peatonales. El alumbrado adaptado a la altura de los peatones crea un entorno seguro y acogedor por la noche, mientras que el alumbrado de los pasos de peatones, incluida



la posibilidad de instalar iluminación a nivel del suelo en los cruces, resalta los puntos seguros para cruzar. La eliminación de la vegetación existente que antes ocultaba las luminarias aumenta el radio de iluminación efectivo 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 contribuye a resaltar los elementos culturales y arquitectónicos clave del corredor, lo que refuerza

el ambiente nocturno 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 deberá 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 desplazamiento. Se debe en toda la señalización dirigida al público. Los quioscos informativos del Distrito Cívico y Comercial ofrecen información cultural e histórica, directorios de empresas 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 los puntos de cruce seguros, de acuerdo con las directrices de la FHWA sobre «Calles compartidas accesibles».

Se debería seguir trabajando en el tamaño y la ubicación de determinados letreros en el corredor, en particular los carteles de «Se alquila» y «Se vende». Los grandes letreros colocados en los escaparates

llaman la atención sobre las locales vacías y tienen un valor limitado como herramienta de marketing, dado que los espacios comerciales se buscan ahora principalmente en Internet.

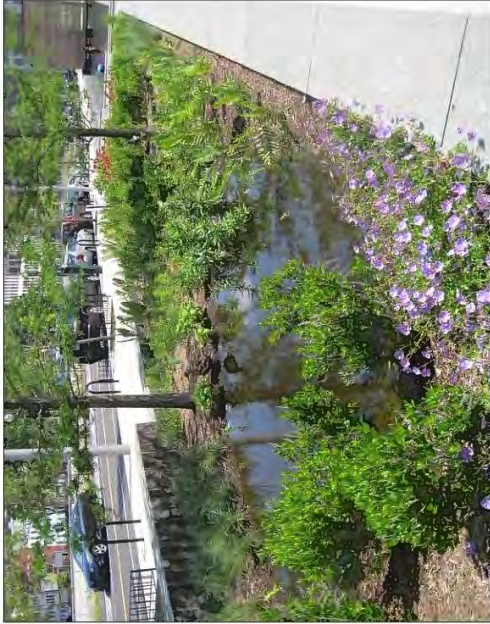
Paisajismo

El paisajismo a lo largo de State Street cumple múltiples funciones interrelacionadas: rendimiento medioambiental, comodidad de los peatones, identidad visual y gestión de las aguas pluviales. Las zonas de plantación están estratégicamente para mejorar el entorno peatonal, al tiempo que se mantiene la visibilidad de los escaparates y se respeta la ubicación de las redes de servicios públicos bajo la calle.

Los elementos verdes resultan más eficaces en los cruces, dentro de las zonas designadas de uso público y a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de escaparates activos. Se sugiere que la paleta de plantas consista, en general, en lo siguiente: un 60 % de follaje verde que crea una base tranquila, un 30 % de un color de flor dominante que aporta identidad y un 10 % de un acento contrastante que proporciona interés visual. Este enfoque evita las plantaciones que incluyen una mezcla aleatoria de colores, lo que se percibe como ruido visual y da una imagen de abandono.

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

Las zonas ajardinadas deben situarse a un nivel inferior al de la plaza circundante para que funcionen como zonas de biorretención para la recogida de aguas pluviales. Riego de bajo consumo



con controladores automáticos y sensores meteorológicos son obligatorios para todos los espacios ajardinados de nueva instalación y renovados, de conformidad con la Ordenanza sobre Paisajismo Eficiente en el Uso del Agua (MWEL0).

Los elementos paisajísticos podrían tener 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 exige una estrategia de aguas pluviales que aborde tanto el transporte como la calidad del agua. El Plan Director de State Street ofrece la oportunidad de mejorar significativamente la calidad del agua que se vierte en Mission Creek y Laguna Creek, de acuerdo con el Manual de Orientación sobre Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la ciudad de Santa Bárbara.

La cota más alta de la zona 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 de el área de estudio se encuentra dentro de la cuenca hidrográfica de Mission Creek

. Al norte de la calle Carrillo, las manzanas 1000-1200 de State Street se encuentran dentro de la cuenca hidrográfica de Laguna Creek. Las escorrentías existentes en State Street se canalizan principalmente a través de la propia calle. Las aceras y la calzada, con su perfil cóncavo, se inclinan hacia el bordillo y la cuneta de seis pulgadas, que dirigen el agua hacia los sumideros situados al final de cada manzana y la conducen a los desagües pluviales entubados.

Además de las precipitaciones que caen sobre la calle State, las aguas pluviales que llegan a esta proceden de otras dos zonas «afluentes».

El primer afluente es la zona de las calles transversales situada una manzana al noreste de State Street, que drena desde Anacapa Street hacia State Street. Muchas de las calles transversales carecen de sumideros, por lo que la escorrentía fluye hacia State Street.

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

La escorrentía de aguas pluviales se vierte en la red de alcantarillado pluvial y, posteriormente, en 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 vierte en estos arroyos, de conformidad con el Manual de Orientación sobre Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la ciudad de Santa Bárbara. Los contaminantes suelen ser arrastrados de los tejados, 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 de nuestros arroyos y océanos y puede reducir la escorrentía general y los impactos asociados a las inundaciones.

Para el diseño de State Street, 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 situada bajo la calle. Los bordillos ayudan a dirigir el flujo, lo que favorece un drenaje eficiente y protege la calzada y la zona peatonal. El Paseo de State Street propone alcantarillas pluviales subterráneas dimensionadas para gestionar los caudales de drenaje existentes, con tuberías de entre 36 y 42 pulgadas, en función de las condiciones existentes.

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

El objetivo es que todas las manzanas capturen todo el volumen de aguas pluviales procedente 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 las aguas pluviales para las parcelas adyacentes y permitir la implementación de un programa alternativo de cumplimiento de la normativa sobre aguas pluviales que facilitaría una posible reurbanización para satisfacer las necesidades de vivienda.

El objetivo de este análisis es proporcionar una orientación conceptual que sirva de guía para la elaboración de presupuestos y la toma de decisiones futuras. A medida que los bloques avancen hacia la fase de diseño y ejecución, será necesario realizar análisis adicionales basados en el diseño específico de cada bloque.

Sostenibilidad

El Plan Director de State Street se ajusta al Plan de Acción Climática de la ciudad de Santa Bárbara y a su objetivo de alcanzar la neutralidad en carbono para 2035. El Plan Director de State Street integra estrategias integrales que abordan el transporte, el agua, la energía, la naturaleza y la salud.

La sostenibilidad del transporte se fomenta mediante infraestructuras para peatones, ciclistas y transporte público; la recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos adyacentes; y programas para aumentar la cuota de uso de los modos de transporte activo hasta el 6 % para 2030 y el 10 % para 2035. El plan apoya un aumento de la cuota de uso del transporte público hasta el 7 % para 2030 y el 8 % para 2035.



Las estrategias de sostenibilidad medioambiental incluyen aumentar la cubierta arbórea para dar sombra al 70 % de las superficies impermeables, crear corredores para polinizadores utilizando plantas autóctonas de California, reducir el consumo de agua en exteriores mediante plantaciones autóctonas y adaptadas al clima, implementar para la gestión de las 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 consumo energético neto cero alimentado por energía solar distribuida.

El secuestro de carbono se fomenta mediante la ampliación de la plantación de árboles en las calles y de las celdas de suelo, el uso de materiales de construcción con bajas emisiones de carbono (incluidos el hormigón con bajas emisiones de carbono y la madera maciza) y la exploración del biocarbón

y materiales de origen biológico. El Ayuntamiento pretende lograr el mayor secuestro de carbono posible, teniendo en cuenta las limitaciones y los servicios del corredor.

Servicios públicos

Bajo State Street se encuentran varias redes de servicios públicos, entre las que se incluyen 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 equipamientos y las mejoras. Los servicios públicos requieren acceso para su mantenimiento y reparación, lo que limita la construcción permanente con cimientos subterráneos por encima de 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 una modernización y una con cualquier futura mejora del paisaje urbano para minimizar las molestias y gestionar los costes.

La mayoría de las tuberías principales de los servicios públicos se encuentran en la mitad este de la calzada existente. Todos los elementos de equipamiento y mejoras situados sobre las tuberías principales de los servicios públicos deben ser desmontables para mantener el acceso con fines de mantenimiento o reparación.

Entre los elementos aceptables se incluyen el mobiliario móvil (mesas y sillas), el mobiliario fijo montado en superficie (banco), las macetas, los quioscos autónomos, y elementos de juego temporales o móviles.



La construcción del Plan Director de State Street ofrece a los proveedores de servicios públicos, tanto públicos como privados, la oportunidad de modernizar las redes existentes. La coordinación con los proveedores de servicios públicos para realizar las mejoras simultáneamente con la construcción reducirá los costes y minimizará las molestias. 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 los elementos de equipamiento urbano, además de hacer que el mantenimiento y la reparación sean más fáciles y menos molestos. También debería estudiarse la posibilidad de aumentar el número de válvulas de aislamiento en cada intersección.

Durante la fase de planificación de la construcción debería analizarse más a fondo un estudio de alternativas para evaluar

la viabilidad de reubicar los servicios públicos a calles adyacentes, como las calles Anacapa y Chapala. De este modo se reduciría la probabilidad de que futuros trabajos de reparación perturben la actividad comercial en State Street. Sin embargo, la reubicación de los servicios públicos supone una tarea 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 State Street se enfrentarían a costes adicionales asociados a 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 costes y beneficios, elaborado en coordinación con los proveedores de servicios públicos y los propietarios afectados, será un paso importante para avanzar en esta decisión durante la siguiente fase del proyecto.

Aseos públicos

La provisión de aseos de acceso 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 ofrece la oportunidad de incorporar instalaciones sanitarias permanentes y bien diseñadas que den servicio a toda la variedad de visitantes, compradores, comensales y asistentes a eventos que dan vida a la calle tanto de día como de noche.



La puesta en marcha de aseos públicos a lo largo de State Street requerirá la coordinación entre el Ayuntamiento, los propietarios de los inmuebles y los posibles operadores privados para identificar ubicaciones adecuadas dentro de cada distrito que sean accesibles, visibles y de tamaño adecuado. Las instalaciones deben integrarse cuidadosamente en el paisaje urbano o en los edificios adyacentes para evitar un aspecto meramente funcional, y deben diseñarse de acuerdo con las normas de accesibilidad de la ADA. El Ayuntamiento también podría estudiar la posibilidad de aprovechar los aseos privados existentes para uso público a través de un programa de reembolso del Distrito del Centro, como alternativa a la construcción de nuevas instalaciones in situ.

Una gestión eficaz es esencial para garantizar que los aseos se mantengan limpios, seguros y acogedores para todos los usuarios. Las mejores prácticas de otras ciudades demuestran que los modelos de aseos con personal, en los que un encargado a tiempo parcial está presente durante las horas punta, mejoran significativamente la limpieza, reducen el vandalismo y crean una sensación de seguridad que fomenta su uso por parte de un público más amplio.

Las cabinas de aseo automáticas con autolimpieza y temporizadores de uso son otro enfoque de eficacia probada para las horas de menor afluencia. Los programas de mantenimiento regulares, una iluminación adecuada y una buena visibilidad desde la calle contribuyen a que los aseos transmitan seguridad y se utilicen de forma adecuada.

Será necesario evaluar más a fondo las ubicaciones y los detalles de la instalación de aseos públicos adicionales a lo largo de State Street antes de que se puedan ultimar los detalles de diseño para este uso.



Eventos y festivales

El diseño del Plan Director de State Street está preparado para acoger eventos desde el primer día. El Distrito Cívico y Comercial se concibe como el principal escenario de Santa Bárbara para mercados, festivales y celebraciones comunitarias. La plaza flexible y la escasa vegetación a nivel del suelo permiten acoger una amplia variedad de eventos, desde mercados de agricultores semanales y ferias de arte hasta grandes festivales de temporada y celebraciones cívicas.

La equidad y la inclusividad son fundamentales en el programa de eventos. Hacer que State Street sea acogedora para todos implica eliminar las barreras económicas y culturales que impiden la participación en la calle, y el Ayuntamiento debería dar prioridad a

aproximadamente 100 días al año con eventos programados en State Street. Se debe dar prioridad a los usos de bajo coste o gratuitos —como zonas de descanso públicas, arte público, fuentes, elementos lúdicos, y eventos públicos, deben tener prioridad junto con la programación de pago. El Ayuntamiento debería simplificar la concesión de permisos para pequeñas actuaciones y actividades puntuales, y permitir espacios comerciales temporales a través de un programa de autorización de eventos.

Vida nocturna

La vida nocturna de State Street es un componente fundamental del dinamismo y la vitalidad económica 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 determinadas manzanas durante las horas de mayor actividad nocturna para mejorar la seguridad de los peatones y facilitar los eventos públicos. El sistema de bolardos permite cierres manzana por manzana según sea necesario, y el horario de circulación de vehículos permite el acceso de vehículos de reparto y de servicios, así como el de vehículos privados, sin que ello entre en conflicto con el horario diurno, en el que se da prioridad a los peatones.

Las manzanas con una intensa vida nocturna, como las del Distrito del Entretenimiento, con animados bares y restaurantes, pueden funcionar de manera diferente para fomentar un comportamiento seguro, lo que podría implicar restringir el tráfico de vehículos hasta que cierren 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 circunstancias.

El diseño de la iluminación, los asientos cómodos y un espacio público acogedor favorecen un uso nocturno seguro y agradable uso nocturno. La iluminación adaptada a los peatones y la iluminación de los pasos de peatones crean un entorno nocturno que transmite seguridad a una gran variedad de usuarios.

Oportunidades futuras de vivienda

La ciudad de Santa Bárbara ha previsto la construcción de 8.001 nuevas viviendas 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, equipamientos y una zonificación de mayor densidad, debería acoger una parte significativa de este crecimiento, con la expectativa y el apoyo para que se construyan, como mínimo, 2.000 nuevas viviendas en el área del Plan Director.

Entre las principales oportunidades de reurbanización se incluyen el centro comercial Paseo Nuevo, que proporcionará aproximadamente 100 viviendas, y los aparcamientos del centro de propiedad municipal, que ofrecen potencial para viviendas destinadas a distintos niveles de ingresos. La reurbanización de los terrenos controlados por el Ayuntamiento puede suponer un aumento sustancial de la oferta de viviendas en el centro, lo que aportará más residentes y actividad diaria al corazón del corredor. Las mejoras de la infraestructura de servicios públicos deben coordinarse con el diseño de State Street para dar respuesta al crecimiento residencial y comercial previsto, con el objetivo de ampliar la capacidad de forma proactiva. Con el aumento de las viviendas y una mayor densidad en el centro de la ciudad, las instalaciones de transporte público y para bicicletas, así como las aceras que conectan con otros barrios de la ciudad, cobran una importancia fundamental. La inversión en infraestructura ciclista, en la circulación del transporte público y en la conectividad peatonal respalda directamente el objetivo de reducir el tráfico rodado y la congestión que, de otro modo, acompañarían a un crecimiento significativo de la oferta de viviendas.

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



Desarrollo económico

State Street es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de State Street fomenta el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programas y marcos operativos 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 terraza donde sea posible, aumenta el aforo de los restaurantes y la vitalidad a lo largo de la calle. Las actividades y el diseño que atraen a familias, personas mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, lo que genera más tráfico peatonal hacia los comercios de todo el corredor.

State Street es la base de la prosperidad económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de State Street fomenta el desarrollo económico mediante mejoras físicas, programas y que atraen a visitantes, apoyan a los negocios existentes y crean nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad de comensales al aire libre, mediante la eliminación de los parklets y la creación de nuevos espacios de terraza donde sea posible, aumenta el número de plazas en los restaurantes y la vitalidad a lo largo de la calle. Las actividades y el diseño que atraen a familias, personas mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, lo que genera más tráfico peatonal hacia los comercios de todo el corredor.

Los servicios de bajo coste o gratuitos, como bancos públicos, obras de arte, fuentes, elementos lúdicos y eventos públicos, hacen que State Street sea accesible a personas de muy diversos niveles económicos y eliminan las barreras que impiden la interacción con la calle. Facilitar la obtención de permisos para pequeñas actuaciones, artistas callejeros y actividades efímeras atrae a un espectro más amplio de visitantes, tanto desde el punto de vista económico como cultural. Los food trucks

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

Al ampliar la variedad de actividades, servicios y públicos a los que da cabida la calle, el diseño del Plan Director de State Street 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.



6 APLICACIÓN

La puesta en práctica del Plan Director de State Street es una tarea a largo plazo que requerirá una inversión sostenida, un liderazgo decidido y una participación continua de la comunidad.

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

COSTES DE INVERSIÓN RELACIONADOS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL « »

Hay una serie de factores que influirán en los costes de inversión para la construcción del State Street Paseo, entre ellos las decisiones sobre las fases de ejecución, la plantación de árboles y los sistemas de gestión de aguas pluviales, la selección de los materiales de pavimentación 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 costes de movilización, mejora la eficiencia en el uso de materiales y mano de obra, y limita la infraestructura temporal de construcción necesaria en cada etapa. La inflación también aumentará los costes de las fases que se aplacen más adelante, lo que refuerza la importancia de pasar de manera eficiente de la planificación a la construcción. La ejecución de este Plan será más eficaz si se establece un plazo global de ejecución breve, de no más de cinco años para completar las actividades de construcción, organizadas por bloques para minimizar las molestias a las empresas.

Aguas pluviales y almacenamiento subterráneo

Un programa alternativo de cumplimiento de la normativa sobre aguas pluviales ofrecería una vía para que los proyectos de reurbanización cumplan los requisitos municipales sobre aguas pluviales tras la construcción fuera del propio emplazamiento. En el marco de un programa de tasas sustitutivas, el Ayuntamiento podría construir un proyecto centralizado de gestión de aguas pluviales, al que los promotores podrían optar por adherirse, en lugar de instalar medidas de control de aguas pluviales de forma individual en cada parcela. Aunque supone una

inversión inicial de capital, este tipo de proyecto podría ayudar a impulsar la promoción 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 relativos a las aguas pluviales.

Para respaldar este «cumplimiento fuera del emplazamiento», el volumen total de aguas pluviales que debe gestionarse es de aproximadamente 300 000 pies cúbicos. Para gestionar este volumen, el presente Plan propone la instalación de adoquines permeables a lo largo de toda la extensión del proyecto. Estos adoquines se asientan sobre una capa base de grava que puede proporcionar espacio de almacenamiento para el volumen de aguas pluviales requerido. Los adoquines permeables suelen permitir que el agua se infiltre a un ritmo superior a 100 pulgadas por hora a través de los propios adoquines. Pueden gestionar la escorrentía procedente de las urbanizaciones circundantes, absorbiendo un episodio de lluvia de 1,0 pulgadas que se produzca en el plazo de una hora. El suelo situado debajo de los adoquines y la grava absorbe posteriormente el agua almacenada, dejando espacio para futuras tormentas. En las manzanas con mayor pendiente, pueden ser necesarias jardinerías de biorretención y otras soluciones de almacenamiento subterráneo para alcanzar la capacidad deseada.

El Plan Director también prevé la instalación de celdas de suelo subterráneas bajo las zonas peatonales para favorecer el crecimiento de árboles urbanos sanos y longevos. Las mejores prácticas exigen un mínimo de entre 800 y 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 las aguas pluviales y el tratamiento de la calidad del agua. Aunque son más caras que las jardinerías tradicionales o las instalaciones de biorretención, estos sistemas son esenciales para alcanzar los objetivos del Plan Director en materia de cubierta arbórea, entre los que se incluyen dar sombra al 70 % de las superficies impermeables y permitir la creación de espacios flexibles en las plazas que definen el Distrito Cívico y Comercial.

Materiales de pavimentación

El Plan Director propone una gama de pavimentos duraderos y permeables, en consonancia con el patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara. Los materiales de alta calidad, como los adoquines de hormigón, la piedra natural o el ladrillo, dispuestos en un patrón coherente, mejoran la experiencia de los peatones y refuerzan el carácter distintivo del corredor. En el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900) se prevé utilizar un material de pavimentación diferenciado para crear un mayor sentido de pertenencia en el corazón del centro de la ciudad. Además, se incorporarán motivos artísticos o símbolos en el pavimento de las intersecciones utilizando un material de piedra. Estos materiales conllevan unos costes iniciales más elevados que el hormigón moldeado in situ, pero ofrecen durabilidad a largo plazo y coherencia estética con el distrito histórico de El Pueblo Viejo.

Coordinación de los servicios públicos

La construcción del Paseo de State Street ofrece una oportunidad crucial para renovar los antiguos servicios públicos subterráneos que quedarán totalmente al descubierto durante la excavación, incluyendo las de agua, alcantarillado, desagüe pluvial, electricidad, gas y telecomunicaciones, al mismo tiempo que la reconstrucción de la calle. Las redes existentes también se están acercando al final de su vida útil y sustituirlas ahora, mientras la vía pública está abierta, elimina la necesidad de futuras excavaciones repetidas que dañarían o dejarían marcas en las nuevas aceras, carriles bici y el sistema de pavimento permeable. La coordinación con los proveedores de servicios públicos durante la construcción reduce las molestias a largo plazo para

los comercios y evita futuras excavaciones en la calle. La colocación estratégica de conductos vacíos y la agrupación de los servicios compatibles en una zanja conjunta (utilidor) simplificarán el mantenimiento futuro. Durante la fase de diseño debería realizarse un análisis de alternativas para evaluar la viabilidad de reubicar los servicios a las calles Anacapa y Chapala, lo que reduciría las futuras interrupciones del servicio en la calle State, aunque podría no ser viable debido al coste.

Coste total estimado del proyecto

El coste total estimado de los trabajos previos a la construcción, la ingeniería y la construcción de las manzanas 400 a 1300 de State Street, a fecha de 2026, es el siguiente:

Costes totales previos a la construcción (PE + RW): 17 508

000 dólares Ingeniería de construcción: 10 241 000

dólares

Subtotal de partidas de construcción: 56 892 326 dólares

Imprevistos de las partidas de construcción (20 %): 11 378 465

dólares

Reubicación y sustitución de servicios públicos: se incluye en el subtotal de los costes de las partidas de construcción y las contingencias, y se estima en unos 17 538 000 dólares.

Coste total de las partidas de construcción y las contingencias: 68 271 000 dólares

El coste típico por manzana se estima en aproximadamente 9 millones de dólares.



ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN POR FASES D

El Plan Director de State Street se lleva a cabo en tres fases, cada una de las cuales se basa en la anterior. La Fase 1, cuya finalización está prevista

que finalice en el primer año, se centra en la puesta en marcha a corto plazo, los programas piloto y la evaluación del proyecto, incluidos los trabajos previos a la construcción y nuevas oportunidades de transporte público. La fase 2, que se prevé que tenga lugar entre los años 2 y 4, lleva a cabo las mejoras de infraestructura más emblemáticas, entre las que se incluyen 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 para los años

4 y 6, consolida los logros, amplía las mejoras a todo el corredor y establece los marcos institucionales y financieros a largo plazo para su gestión 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; iluminación del paseo	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 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;	puerta de entrada en la manzana 400 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	instalaciones artísticas; programas de préstamos y subvenciones Ordenanza sobre el mantenimiento de inmuebles; normas sobre mobiliario de hostelería al aire libre; programa de	Modificaciones de la normativa urbanística; ampliación del distrito de valoración inmobiliaria; fondo de	Reinversión de los ingresos por aparcamiento
Desarrollo económico	máquinas expendedoras; actualización del Título 31 Subvenciones para la dinamización de los escaparates; tramitación acelerada de licencias; asistencia técnica a pequeñas empresas	compensación por aguas pluviales; plan de financiación a largo plazo; modificación de la ordenanza sobre tasas de impacto urbanístico Captación de comercios minoristas; estrategia de inquilinos principales; incentivos para la conversión de oficinas en viviendas; creación de un Departamento o División de Desarrollo Económico municipal	Ampliación de los distritos de mejora comercial; reinversión del impuesto hotelero
Coste estimado de las obras de infraestructura	17 millones de dólares (capital municipal + subvenciones)	60 millones de dólares (bonos + fondos estatales/federales)	25 millones de dólares (TIF + inversión privada)
Coste estimado de programas, 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 1-3)

La fase 1 se basa en el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y en los proyectos de 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 características definitorias 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 a 900 (de 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 como una zona de 20 pies únicamente, 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 medidas clave de la Fase 1 se incluyen:

- Mejoras en la señalización orientativa y en el alumbrado del paseo
- Continuación del servicio de lanzadera del State Street Loop y evaluación de la ampliación del servicio (Solicitud de propuestas para un operador a largo plazo)
- Inauguración oficial de la Zona de Ocio con un programa de concesión de licencias para artistas callejeros
- Estudio de viabilidad sobre el cumplimiento de la normativa de aguas pluviales para las manzanas 700 a 900 (paralelamente al diseño)
- Análisis y puesta en marcha de las paradas de bicitaxis, las paradas de autobuses eléctricos, la señalización 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 tarima 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 preparación previos a la construcción 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 según el tipo de actividad en 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 Director. Esta fase requiere el mayor compromiso financiero y la gestión de obras más compleja, pero también genera los cambios físicos duraderos que definirán la identidad de State Street. La fase 2 aplicará una estrategia de secuenciación de las obras bloque por bloque para mantener accesibles todas las comercios accesibles, con el apoyo de un programa específico de asistencia a las empresas y una sólida comunicación.

Proyecto emblemático

El Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900, desde la calle Ortega hasta la calle Carrillo) se reconstruirá como un espacio cívico de primer orden. El sistema de aguas pluviales, que se ejecutará simultáneamente, recogerá las escorrentías a través de una red integrada en la vía pública, financiada en parte mediante un programa de contribuciones sustitutivas que permite a los propietarios adquirir una participación en el sistema público compartido en lugar de construir instalaciones individuales de gestión 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 recogida de aguas pluviales (manzanas 700-900): captación en la propia calle, elementos de biorretención, establecimiento de un programa de fondos de compensación
- Reconstrucción completa del paisaje urbano del Distrito del Ocio (entre 400 y 600 manzanas): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, alumbrado y mobiliario adicional (por ejemplo, elementos lúdicos e infraestructura flexible para eventos)
- Instalación de bolardos para permitir cierres temporales seguros
- Conversión de los aparcamientos municipales en espacios de uso mixto, que incluyan aparcamiento y nuevas viviendas
- Continuar con las mejoras en los trámites de concesión de permisos, incluyendo las normas de tramitación, las modificaciones de la normativa urbanística y otros cambios en la normativa municipal

Fase 3: Sostenibilidad y conexión (años 4-6)

La fase 3 extiende los beneficios del Plan Director 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 coordina las principales inversiones con eventos emblemáticos, incluyendo los puntos fuertes actuales de Santa Bárbara en las artes, el cine, las representaciones teatrales y la gastronomía.

- Mejoras en el paisaje urbano del Distrito de las Artes (manzanas 1000-1200), 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 (por ejemplo, un mercado cubierto)
- Elementos artísticos y mobiliario urbano a lo largo de State Street
- Inicio del ciclo de actualización del informe anual de seguimiento y del plan quinquenal por parte de la DSBIA y el Ayuntamiento
- Fondo de subvenciones para fachadas
- Continuar con las mejoras en los trámites de concesión de permisos, incluyendo las normas de tramitación, las modificaciones de la normativa urbanística y otros cambios en la normativa municipal



CALENDARIO DE EJECUCIÓN

El papel del Ayuntamiento

El Ayuntamiento es la principal entidad encargada de la ejecución de este Plan. Es propietario y gestiona la vía pública de State Street, los paseos y plazas que se conectan con ella, y la mayor parte del aparcamiento 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, la financiación, la concesión de permisos y la construcción del espacio público son responsabilidades del Ayuntamiento que no pueden delegarse en nadie más.

El Ayuntamiento es el solicitante y administrador de la financiación externa, así como la entidad que debe aportar la contrapartida local. Es el órgano coordinador entre los departamentos cuya labor afecta al corredor, incluidos Obras Públicas, Desarrollo Comunitario, Parques y Ocio, Policía, Bomberos y Hacienda, así como entre organismos externos como MTD, SBCAG y el condado. Es el organismo regulador responsable de las modificaciones de la normativa y del 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 ha seguido, en general, al compromiso público, en lugar de precederlo. Los propietarios y los inquilinos toman decisiones basándose en lo que ven que hace el Ayuntamiento, lo que significa que el ritmo de la actuación municipal marca el ritmo de todo lo demás.

Calendario

El Ayuntamiento debería prever el inicio de las obras en un plazo de 18 meses desde la aprobación del plan y su finalización en un plazo de seis años. State Street se encuentra en una situación provisional desde 2020, y el corredor lleva funcionando con una configuración provisional y un plan pendiente el tiempo suficiente como para que una fecha de finalización firme tenga valor por sí misma.

Presupuesto y dotación de personal

El plan requiere un presupuesto específico y un equipo dedicado, que deben determinarse poco después de su aprobación y durante la fase previa a la construcción, en lugar de reunirse más adelante.

El trabajo que hay que realizar antes de la construcción es considerable y debe financiarse primero. El diseño, la ingeniería, la evaluación medioambiental y la preceden a la primera fase de construcción y a algunas solicitudes de subvenciones competitivas. Los programas de transporte estatales y federales conceden la financiación en función de la preparación del proyecto, por lo que el Ayuntamiento tiene que invertir en la fase inicial antes de poder atraer fondos externos. Los ciclos de subvenciones suelen tener una duración plurianual, y perder un ciclo por falta de preparación retrasa el programa en todo ese intervalo.

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

La financiación debería establecerse como un compromiso de inversión plurianual, en lugar de una serie de asignaciones anuales. El Ayuntamiento no puede contratar personal, formalizar contratos de consultoría ni comprometer fondos locales de contrapartida con dinero que no se haya programado.

PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL PLAN MAESTRO DE

Los siguientes proyectos representan las principales inversiones de capital y programáticas del Plan Director de State Street. Cada proyecto se remite a su fase de ejecución, organismo responsable y fuente principal de financiación.





Reconstrucción del Paseo de State Street (manzanas 400–1300)

Todo el Paseo de State Street contará con un diseño unificado que permitirá alternar entre espacios de reunión para peatones, restaurantes al aire libre, mercados, actuaciones y acceso limitado a vehículos.

- Sistema de bolardos retráctiles: permite dar prioridad a los peatones en determinados momentos del día y facilita el acceso de vehículos durante otra parte del día, partiendo de la base de que, al menos la mitad del tiempo al año, se destinará a un entorno sin 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 los cruces del distrito

Las manzanas 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 del Entretenimiento y de las Artes. La revitalización de este tramo central es esencial para conectar los dos extremos del corredor y consolidar State Street como el principal lugar de reunión cívica de Santa Bárbara.

Existen dos opciones de fases en función de la financiación:

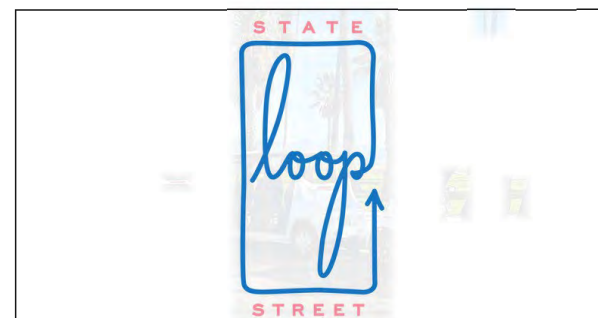
- Fase completa de los distritos del entretenimiento y cívico-comercial (manzanas 400–900): comenzando en la manzana 400 de State Street y se extiende hasta la calle Carrillo. Coste estimado de diseño y construcción: 60 millones de dólares.
- Fase prioritaria del Distrito Cívico y Comercial (solo manzanas 700–900): una estrategia a corto plazo para lograr un impacto significativo en tres manzanas. Sin embargo, puede ser necesario mejorar el alcantarillado pluvial en las manzanas 400–600 antes de iniciar la construcción en la manzana 700. Coste 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 finalizado el análisis de drenaje de la cuenca del arroyo Laguna y se haya obtenido la financiación para la construcción.

Sistema de cumplimiento de la normativa sobre aguas pluviales (manzanas 700-900)

Las manzanas 600-900 de State Street carecen actualmente de un sistema de alcantarillado pluvial, lo que supone un reto normativo y de infraestructura para los nuevos desarrollos y las mejoras del paisaje urbano. El Plan Director propone un sistema público compartido de captación de aguas pluviales financiado mediante una combinación de fondos municipales, subvenciones estatales y un programa de contribuciones sustitutivas.

- Análisis de alternativas de retención de aguas pluviales (autorizado en octubre de 2025 por el Ayuntamiento)
- Fondo de compensación: las empresas contribuyen a un sistema compartido en lugar de construir instalaciones individuales en sus propias instalaciones
- Coste estimado (en fase de evaluación): entre 5 y 10 millones de dólares (diseño y construcción del sistema); el fondo de compensación cubre entre 2 y 5 millones de dólares del coste total
- El sistema podría ampliarse para incluir las 500-600 manzanas de State Street si se considera viable
- Fase: 2 (viabilidad en la Fase 1; construcción simultánea a la del Distrito Cívico y Comercial)
- Se exigen las normas de accesibilidad de la ADA



Servicio de lanzadera de State Street

El State Street Loop, puesto en marcha inicialmente como un proyecto piloto de seis meses en colaboración con Friends of State Street y Sweep Inc., ofrece transporte gratuito a lo largo de State Street, desde el Waterfront hasta el

Distrito de las Artes en State Street. Los datos de usuarios del programa piloto, incluido un notable uso por parte de personas con movilidad reducida, han demostrado que existe demanda para un servicio de transporte permanente.

- Medida inmediata: convocatoria de propuestas para un operador de lanzadera a largo plazo (Fase 1)
- Tipo de vehículo: lanzadera eléctrica, de techo abierto o vehículos tipo carrito de golf; programa de bicitaxis como opción complementaria
- Financiación: reinversión del impuesto sobre los hoteles y el impuesto sobre las transacciones turísticas (TOT); patrocinio privado; colaboración con MTD si resulta seleccionado como operador
- Horario del servicio: diario, desde la zona del paseo marítimo hasta el Distrito de las Artes; ampliación del horario en temporada alta para eventos importantes; evaluar la frecuencia para garantizar que el servicio pase con regularidad, con tiempos de espera inferiores a 10 minutos los fines de semana y a 15 minutos entre semana



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 se abren a patios y escaparates inesperados. Este programa transformará los paseos, actualmente con poca 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 de 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 contar con 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
- Licencias para comercios temporales: 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 dedicados a las artes, el entretenimiento y la cultura en ubicaciones estratégicas (por ejemplo, espacios en las plantas superiores, locales comerciales grandes desocupados)
- Asistencia con préstamos empresariales para nuevas empresas en State Street
- Fases: 1–3 (en curso)

Mejoras en materia de seguridad pública y limpieza

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

- Ampliación del programa «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 lleve a cabo conjuntamente con el Ayuntamiento y la DSBIA
- Instalación y supervisión de una red de cámaras de seguridad (DSBIA + Departamento de Policía de Santa Bárbara)
- Control regular de la velocidad de las bicicletas eléctricas y de los límites de velocidad señalizados (en curso)
- Acciones de divulgación y servicios coordinados para personas sin hogar, en colaboración con los servicios sociales del condado
- Mejora de las instalaciones de aseos públicos integradas en el diseño del Paseo de State Street, con la opción de estudiar y gestionar instalaciones de aseos temporales hasta que se complete el diseño definitivo
- Fase: 1–2

ESTRATEGIA DE FINANCIACIÓN

El Plan Director de State Street requiere una estrategia de financiación diversificada y en varios niveles que combine con subvenciones estatales y federales, inversión privada, ingresos de los distritos de tasas y nuevos mecanismos de financiación. El horizonte de inversión de 15 años del plan requiere crear y mantener múltiples fuentes de financiación en paralelo. La tabla siguiente incluye varias opciones de financiación para el Plan Director de State Street.

Medidas prioritarias de financiación (inmediatas)

- Presentar la solicitud de subvención para obras del Programa de Transporte Activo (ATP) destinada a la reconstrucción del Paseo de State Street antes del próximo ciclo de financiación
- Solicitar la subvención federal RAISE para la reconstrucción del Paseo de State Street (en coordinación con el Distrito 5 de Caltrans)
- Iniciar una sesión de estudio del Ayuntamiento sobre la creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro y la financiación mediante el TIF
- Ampliar los límites de la evaluación catastral 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
- Solicitar la subvención «Outdoor Recreation Legacy Partnership» para elementos de plazas y parques en el Paseo de State Street
- Establecer una subvención para la dinamización comercial de State Street o un programa de préstamos rotatorios 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 fiscal generado por el aumento del valor de los inmuebles, emitir bonos con ese incremento como garantía y destinar capital a infraestructuras y a un desarrollo catalizador que, de otro modo, no se produciría.

Calendario de la DDA

Sesión de estudio del Ayuntamiento (Fase 1, Año 1) → Plan de constitución y estudio de límites (Años 1-2) → Audiencia pública y aprobación por el Ayuntamiento (Años 2-3) → Primera emisión de bonos
(años 4-5, en consonancia con el programa de inversiones de la fase 2)



Estrategia de financiación

FUENTE DE FINANCIACIÓN	IMPORTE ESTIMADO	FASE	USOS ADMISIBLES
Presupuesto de inversiones 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 del Paseo de State Street, 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 del Paseo de State Street, 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)	Entre 5 y 10 millones de dólares	2	Corredor multimodal, transporte público, reconstrucción de calles principales
Subvenciones para arte, p. ej., Bloomberg Asphalt Art	100 000 dólares	1-3	Arte público, diseño de pavimentos, creación de espacios
CDBG / Subvenciones para el desarrollo comunitario	1-3 millones de dólares	1-2	Apoyo a las pequeñas empresas, mejoras en materia de accesibilidad (ADA), comercios asequibles
Asociación para el Legado de las Actividades Recreativas al Aire Libre	1-5 millones de dólares	1-2	Mejoras en parques, espacios abiertos y equipamientos públicos
Distrito de Iniciativa Comercial del Centro (BID) / Distrito de Tasación	1-2 millones de dólares al año (en curso)	1-3	Programación, mantenimiento, servicios de embajadores, marketing
Inmobiliaria			
Financiación mediante incremento de impuestos (TIF / DDA)	15-25 millones de dólares	2-3	Infraestructuras, concentración parcelaria, proyectos de desarrollo catalizadores
Reinversión de los impuestos hoteleros y del impuesto sobre las estancias turísticas (TOT)	2-4 millones de dólares al año	1-3	Promoción turística, grandes eventos, servicio de transporte de State Street
Fondo de compensación por aguas pluviales (empresas)	2-5 millones de dólares	2-3	Sistema compartido de aguas pluviales en las manzanas 700-900
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 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 Bajo Nulo	5-10 millones de dólares	1	Servicio de transporte eléctrico permanente (circulador o lanzadera); puntos de recarga e instalaciones de apoyo
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 públicos, paseos o plazas, si la zona cumple los requisitos

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

Aprobación del Plan Director de State Street (definitivo)	Ayuntamiento	SSAC, HLC, Planificación de Urbanismo	Inmediata	Presupuesto del personal municipal
Aprobar la enmienda al elemento de circulación	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Comisión de Urbanismo	Inmediata	Presupuesto del personal municipal
Modificar el Título 31	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Oficina del administrador municipal	Inmediata	Presupuesto del personal municipal
Adoptar una configuración vial multimodal flexible (con bolardos retráctiles, cuando estén instalados)	Ayuntamiento	DSBIA	Inmediata	Presupuesto del personal municipal
Aprobar la actualización de la ordenanza sobre sentarse y tumbarse en la vía pública	Policía de San Bernardino (SBPD), Oficina del Administrador Municipal, Oficina del Abogado Municipal	DSBIA	Inmediata	Presupuesto del personal municipal
Modificar la normativa urbanística para permitir una mayor variedad de 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 un 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 un 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
Aprobar la ordenanza sobre el mantenimiento de inmuebles	Oficina del administrador municipal, Oficina del abogado municipal	Propietarios, DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal
Aprobación de un plan de financiación a largo plazo para State Street	Finanzas / Oficina del Administrador Municipal	Junta de la DDA, DSBIA	A corto plazo	TIF, distrito de tasación

Proyectos de inversión

PUNTO DE ACTUACION	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACION
Instalación de la ampliación de la acera	Obras Públicas/Ayuntamiento Oficina del Administrador	DSBIA, Amigos de State Street	Inmediata	Inversión municipal
Reducción de jardineras, como en la manzana 1200	Obras Públicas	DSBIA	Inmediata	Inversión municipal
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	Inmediata	Inversión municipal
Infraestructura permanente de bolardos	Obras Públicas	SBPD	A corto plazo	Capital municipal
Sistema de señalización y orientación (en todo el corredor)	Oficina del Administrador Municipal; Obras Públicas	DSBIA	A corto plazo	Capital municipal; BID
Iluminación de guirnaldas en los paseos (paseos prioritarios)	DSBIA	Propietarios, Ayuntamiento	A corto plazo	Cuota del BID
Proyecto de reconstrucción del Paseo de State Street (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 del Paseo de State Street (obra)	Obras Públicas (diseño y construcción)	DSBIA, empresas, RTD/MTD	Corto a medio plazo	Bonos GO; RAISE; TIF
Sistema de aguas pluviales (obra)	Obras Públicas	Propietarios de inmuebles (en sustitución)	Plazo medio	Ciudad
Reconstrucción del distrito de ocio, entre las manzanas 400 y 600	Obras Públicas	DSBIA, propietarios	Plazo medio	Bonos GO; TIF
Paisaje urbano del Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200)	Obras Públicas	Vecinos, empresas, DSBIA	A largo plazo	TIF; Inversión municipal
Mejoras en la entrada de la terminal norte	Obras Públicas	DSBIA, comunidad	A largo plazo	CDBG; Inversión municipal
Análisis de reubicación de servicios públicos	Obras Públicas	Propietarios de inmuebles y negocios, otros departamentos municipales	A corto plazo	Inversión municipal



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 en la infraestructura de aguas pluviales deben realizarse desde las partes más bajas de cada cuenca de drenaje hacia arriba para evitar el refluo de las aguas en los segmentos inferiores, que son de tamaño insuficiente. Se debe realizar un estudio detallado del drenaje de cada

cuenca debería realizarse simultáneamente con el desarrollo del diseño para identificar las mejoras necesarias, que pueden incluir el aumento del tamaño de las alcantarillas pluviales, instalaciones de retención y mejoras en los desagües de los arroyos Mission y Laguna.

Esta lógica de drenaje sustenta dos fases principales de construcción: una fase inicial que abarque las manzanas 400–900

(cuenca de Mission Creek) y una segunda fase que abarque las manzanas 1000–1300 (cuenca de Laguna Creek). Dentro de cada fase, la construcción debería comenzar en el punto más bajo de la cuenca y avanzar cuesta arriba.

Desarrollo Económico y Programación

PUNTO DE ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Poner en marcha el programa de subvenciones para la activación empresarial o programa de préstamos rotatorios	Oficina del Administrador Municipal	Cámara de , 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 para la selección de un operador a largo plazo del servicio de lanzadera de State Street	Administrador municipal	MTD, Friends of State St., DSBIA	Inmediato	Reinversión de los ingresos del TOT. Capital municipal
Establecer el calendario de programación de la Zona de Ocio	DSBIA	Organizaciones artísticas, organizadores de eventos	A corto plazo	BID; patrocinio
Desarrollar un programa de licencias para tiendas pop-up	Oficina del Administrador Municipal	Departamentos de Desarrollo Comunitario y 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
Poner en marcha el Fondo de Incentivos para la Atracción de Comercios en State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, DDA (una vez constituida)	A medio plazo	TIF; presupuesto municipal
Crear un fondo de dotación para la programación de State Street	Oficina del Administrador Municipal	Donantes, departamentos municipales,	A largo plazo	Privado; derechos de denominación
Coordinar los principales eventos con los hitos de State Street (SBIFF, etc.)	DSBIA / Eventos municipales	Amigos de State Street SBIFF, Museo de Arte de Santa Bárbara, Visit SB	A largo plazo	TOT; patrocinio
Establecer un programa de incentivos para que las empresas locales abran locales comerciales a lo largo de State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, DDA (si se crea)	A medio plazo	TIF; presupuesto municipal
Crear un equipo sólido de desarrollo económico dentro de la administración municipal	Oficina del administrador municipal, Ayuntamiento	DSBIA, Cámara de Comercio	A medio plazo	Presupuesto municipal
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 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

PUNTO DE ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Ampliar y/o potenciar el programa de embajadores	Oficina del Administrador Municipal /DSBIA	SBPD	Inmediata	Cuota del BID, Presupuesto municipal
Ampliar la red de cámaras de seguridad (paseos y corredor)	DSBIA / SBPD	TI municipal	Inmediata	BID
Continuar con la aplicación de la ordenanza sobre bicicletas eléctricas en State Street y comenzar a 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, Desarrollo Comunitario	A largo plazo	Presupuesto municipal



Financiación disponible

Los presupuestos de inversión y las subvenciones determinarán cuántas manzanas se podrán abordar en cada fase. Además de los costes directos de construcción, los presupuestos por fases deben incluir partidas destinadas a la comunicación, la participación ciudadana y el apoyo directo a las empresas de los inmuebles afectados por las obras. Se construcción y las subvenciones de estabilización durante la misma deben tenerse en cuenta para proteger la economía del centro de la ciudad durante cada fase de construcción.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE

La implementación satisfactoria del Plan Director de State Street requiere una clara rendición de cuentas por parte de los departamentos municipales, la Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara, las organizaciones comunitarias y los propietarios de inmuebles. La siguiente tabla define las funciones principales:

Funciones y responsabilidades

ORGANIZACIÓN	FUNCION
Ayuntamiento	Aprueba el Plan General; autoriza las principales dotaciones presupuestarias; crea la DDA; aprueba modificaciones de la normativa urbanística; proporciona orientación política
Oficina del Administrador Municipal (planificador general 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	Modificaciones urbanísticas; revisión de diseños; conservación del patrimonio histórico; cumplimiento de la CEQA; concesión de permisos
Departamento de Obras Públicas y Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia	Ejecución de proyectos de inversión; diseño y construcción del paisaje urbano; aguas pluviales
Departamento de Finanzas	Estrategia de financiación; emisión de bonos; constitución de la DDA; coordinación presupuestaria; seguimiento de los ingresos fiscales; presentación de informes sobre el impuesto sobre 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
Fiscalía municipal	Actualizaciones y modificaciones de ordenanzas; revisión jurídica de proyectos
Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara (DSBIA)	Operaciones diarias; programas de embajadores y limpieza; programación y eventos; dinamización del paseo; enlace con las empresas; marketing
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 ciudadana
Amigos de State Street	Defensa de los intereses de la comunidad; captación de donantes; programas de voluntariado; oportunidades piloto
Autoridad de Desarrollo del Centro (si se crea)	Financiación mediante incremento de impuestos; emisión de bonos; inversión en proyectos catalizadores; concentración de terrenos
Propietarios de inmuebles / Empresas	Inversión privada; contribuciones sustitutivas por aguas pluviales; mejoras en las fachadas; dinamización de las plantas bajas
Estudio de arquitectura / Moule and Polyzoides	Documento del plan director; diseño arquitectónico del Paseo de State Street; configuración flexible de la calle; 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

- Recuento de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (diario, por manzana, por temporada): objetivo de un aumento del 20 % respecto al nivel de referencia para el quinto año
- Tasa de locales comerciales desocupados (objetivo: por debajo del 10 % para el quinto año; por debajo del 5 % para el décimo año)
- Ingresos por impuesto sobre las ventas (corredor de State Street): objetivo de un 20 % por encima de los niveles de 2019 para el año 8
- Número de eventos y actividades al año (objetivo: más de 200 eventos para el tercer año)

- Número de usuarios del servicio State Street Shuttle, incluyendo diversos medios de transporte como autobuses, minibuses y bicitaxis (objetivo: más de 50 000 usuarios anuales para el segundo año)
- Subvenciones obtenidas: seguimiento de los objetivos establecidos en la estrategia de financiación
- Desembolsos de subvenciones para la dinamización empresarial o del programa 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
- Comisión de Monumentos Históricos: revisión del diseño en hitos clave para el diseño del Paseo de State Street



CONCLUSIÓN

El Plan Director comienza con su aprobación y continuará con proyectos de construcción específicos en función de la financiación, el calendario de otros proyectos de construcción en el centro de la ciudad y la identificación de los proyectos que pueden llevarse a cabo a corto, medio y largo plazo. La ejecución tal y como se define en el Plan Director requiere que el Ayuntamiento se comprometa a destinar recursos, incluido el tiempo del personal para llevar a cabo los proyectos enumerados

y la toma de decisiones políticas, así como el establecimiento de prioridades entre los proyectos. Si bien la aprobación del Plan Maestro es el primer paso para hacer realidad el futuro de State Street y del 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 puesta en práctica del Plan Director de State Street reconoce que la transformación de este corredor requiere una visión audaz, así como un compromiso plurianual con medidas secuenciadas y una financiación sostenida.

Santa Bárbara cuenta con los activos urbanísticos y naturales, la voluntad de la comunidad y el talento en materia de diseño necesarios para escribir su propia historia de éxito en State Street. Este capítulo ha proporcionado la estructura para hacerlo realidad. El siguiente paso es el primer paso: convertir el marco que se recoge en estas páginas en proyectos financiados, autorizados y ejecutables. A partir de las directrices del Ayuntamiento sobre financiación 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 dotó de la identidad arquitectónica que hoy tanto apreciamos. Ciento un años después, nuestra ciudad se encuentra ante otro momento decisivo.

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

Muchas personas no estaban de acuerdo, y llevamos seis años escuchándolas: en reuniones del Ayuntamiento 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 íntegramente. Las discusiones han sido largas y, en ocasiones, personales. Eso no es mala señal. Nadie dedica tanto tiempo a discutir por un lugar al que ha dado la espalda.

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

Este plan se centra en el Paseo de State Street, un diseño flexible que da prioridad a los peatones a lo largo de la milla de State Street entre Gutiérrez y Sola. El Plan Director consiste en el rediseño de una calle. También supone una oportunidad para crear de forma deliberada un espacio cívico impulsado por la comunidad y un barrio en pleno centro de la ciudad que se podrá disfrutar durante los próximos cien años.

Con gratitud,

Tess Harris

Responsable del Plan Director de State Street