

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

FINAL

SEPTEMBER 1, 2026



RECONOCIMIENTO DEL TERRENO

PARA EL ÁREA DE ESTUDIO DEL PLAN MAESTRO DE STATE STREET

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

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

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

La actual ciudad de Santa Bárbara fue forjada a partir de los territorios originales de los chumash. Los españoles llegaron

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

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

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



que nuestras prácticas de planificación en la ciudad den espacio para que se escuchen las voces de los chumash y los pueblos indígenas, para que se escuchado y que sus pueblos formen parte de la sanación de estas tierras y aguas, así como de sí mismos.

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

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

Banda Costera de la Nación Chumash: CoastalBand.org

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

Tribu Barbareño de los Chumash: BBC-Indians.com

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

Chumash de Santa Ynez: Chumash.gov Fundación

Wishtoyo Chumash: Wishtoyo.org

Consejo Tribal de los Chumash del Norte: NorthernChumash.org

Tribu YTT de los chumash del norte: YTTNorthernChumashTribe.com

CARTA DE UN LÍDER MUNICIPAL

Estimados miembros de la comunidad:

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

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

Las grandes visiones llevan tiempo, y eso está bien

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

Consideremos la trayectoria de la propia historia de State Street. Las líneas originales de tranvía que alguna vez definieron el corredor dieron paso a la era del automóvil en el transcurso de una generación. La reconstrucción histórica tras el terremoto de 1925, que nos regaló la magnífica arquitectura de estilo neocolonial español que hoy atesoramos, fue en sí misma un

esfuerzo de varias décadas que requirió visión y perseverancia. Los experimentos de peatonalización, las inversiones en paisajismo y la expansión de los comedores al aire libre han tenido sus altibajos con el paso del tiempo. Cada uno de estos cambios tardó años en concebirse, años en implementarse y años más en integrarse plenamente en el tejido de la vida cotidiana.

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

Flexible, divertida y diseñada para evolucionar

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

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

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

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

State Street como el corazón del centro de la ciudad

El centro de Santa Bárbara está tan vivo como su calle principal, y State Street está tan viva como la comunidad que la hace suya. Este Plan Maestro es, en su esencia más profunda, un plan sobre la construcción de comunidad: sobre crear las condiciones para que las personas se reúnan, se conecten, descubran y se sientan parte de algo.

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

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

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

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

Un momento que vale la pena celebrar

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

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

Con entusiasmo y gratitud, Dave Davis

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

AGRADECIMIENTOS

Consejo Municipal

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

Juntas y comisiones

Comité Asesor de Accesibilidad

- Barbara Chen
- Skylar Covich

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

Comité de Estacionamiento del Centro

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

Comisión de Monumentos Históricos

- Keith Butler
- Dennis Doordan
- Cassandra Ensberg

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

Consejo Asesor del Barrio

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

Comisión de Planificación

- Brian Barnwell
- John Baucke

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

Comisión de Parques y Recreación

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

Comité Asesor de State Street

- Dave Davis, presidente
- Ken Saxon, vicepresidente
- John Baucke
- Michael Becker

- Dianne Black
- Hillary Blackerby
- Marge Cafarelli
- Roger Durling
- Nadra Ehrman
- Robin Elander
- Ed Lenvik
- Peter Lewis
- Kristen Miller
- Susanne Tejada
- Meagan Harmon, concejala
- Mike Jordan, concejal
- Kristen Sneddon, concejala
- Alejandra Gutiérrez, concejala (ex)
- Roxana Bonderson (ex)

Comité de Transporte y Circulación

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

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

Organizaciones comunitarias

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

Grupo de arquitectos voluntarios locales

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

Personal municipal

- Tess Harris, Planificador maestro de State Street
- Timmy Bolton, planificador de proyectos (ex)
- Greta Walters, asistente administrativa

Equipo Asesor del Personal Municipal

- Barbara Andersen
- Marylinda Arroyo
- Derrick Bailey
- Brandon Beaudette
- Sarah Clark
- Brian D'Amour

- Allison DeBusk
- Keith DeMartini
- Ryan DiGuilio
- John Doimas
- Rene Eyerly
- Dana Falk
- Ed France
- Kelly Gordon
- Jessica Grant
- Nicole Grisanti
- Joshua Haggmark
- James Hamilton
- Adam Hendel
- Dan Hentschke
- Brad Hess
- Sarah Knowles
- Ellen Kokinda
- Bryan Latchford,
- Jazmin LeBlanc
- Chris Mailes
- Katie Mamulski
- Erin Markey
- Kelly McAdoo
- Adriana Morales
- Jill Murray

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

Apoyo a la participación del personal municipal:

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

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

Apoyo de diseño gráfico del personal municipal:

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

Equipo de consultoría

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

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



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



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO

Antecedentes y contexto	14
State Street hoy.....	15
La visión del Plan Maestro	18
Estrategias del distrito.....	20
Conclusión	23

1 HISTORIA Y CONTEXTO

Un corredor en transformación.....	26
Orígenes	28
El siglo XIX.....	29
El terremoto de 1925	30
Santa Bárbara negra	30
La desaparición de Chinatown y Japan Town.....	31
El comercio de mediados de siglo.....	33
Planificación y reinversión: 1969 – 2000.....	34
La pandemia de COVID-19	39
Primeras discusiones sobre planificación y participación.....	40
Strong Towns Santa Bárbara	45
Proyectos recientes y en curso	46
El proceso del Plan Maestro de State Street	48

2 STATE STREET HOY

Área de estudio.....	53
Condiciones actuales.....	60

3 PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

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

4 UNA VISIÓN RENOVADA

Objetivos de planificación	97
Metas	99
Bienvenidos a The State Street Paseo	100
Principios de diseño.....	103

5 REDISEÑO DE STATE STREET

Diseño flexible – Principios de diseño	104
Esquema de diseño flexible	110
Detalles del diseño flexible	113
¿Cómo funciona?	141

6 IMPLEMENTACIÓN

Costos de capital asociados a la construcción.....	162
Estrategia de implementación por fases	164
Cronograma de implementación	170
Proyectos específicos.....	171
Estrategia de financiamiento.....	175
Matriz de medidas a tomar	178
Funciones y responsabilidades	183
Seguimiento y adaptación	185
Conclusión.....	186
Nota del equipo	187

ANEXOS

En sobre aparte

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



RESUMEN EJECUTIVO

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

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

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

ANTECEDENTES Y CONTEXTO

La identidad actual de State Street se forjó tras el terremoto de 1925, que destruyó gran parte del centro de la ciudad y permitió

la reconstrucción integral en estilo neocolonial español que define el carácter arquitectónico de la ciudad en la actualidad. Santa Bárbara estableció lo que se reconoce como la primera junta de revisión arquitectónica del país, creando normas de diseño obligatorias que han dado lugar a uno de los distritos comerciales históricos con mayor cohesión visual de los Estados Unidos.

Las inversiones en el paisaje urbano de las plazas y la ampliación de los estacionamientos a finales del siglo XX transformaron el corredor al ensanchar las aceras, reducir los carriles para vehículos y crear la red de paseos que sigue siendo una de las características más distintivas de State Street. Más recientemente, la pandemia de COVID-19 impulsó una transición en el uso de State Street: en 2020, State Street se convirtió en un paseo para peatones y ciclistas, una intervención temporal que demostró beneficios cuantificables y se convirtió en el punto de partida para un rediseño permanente.

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

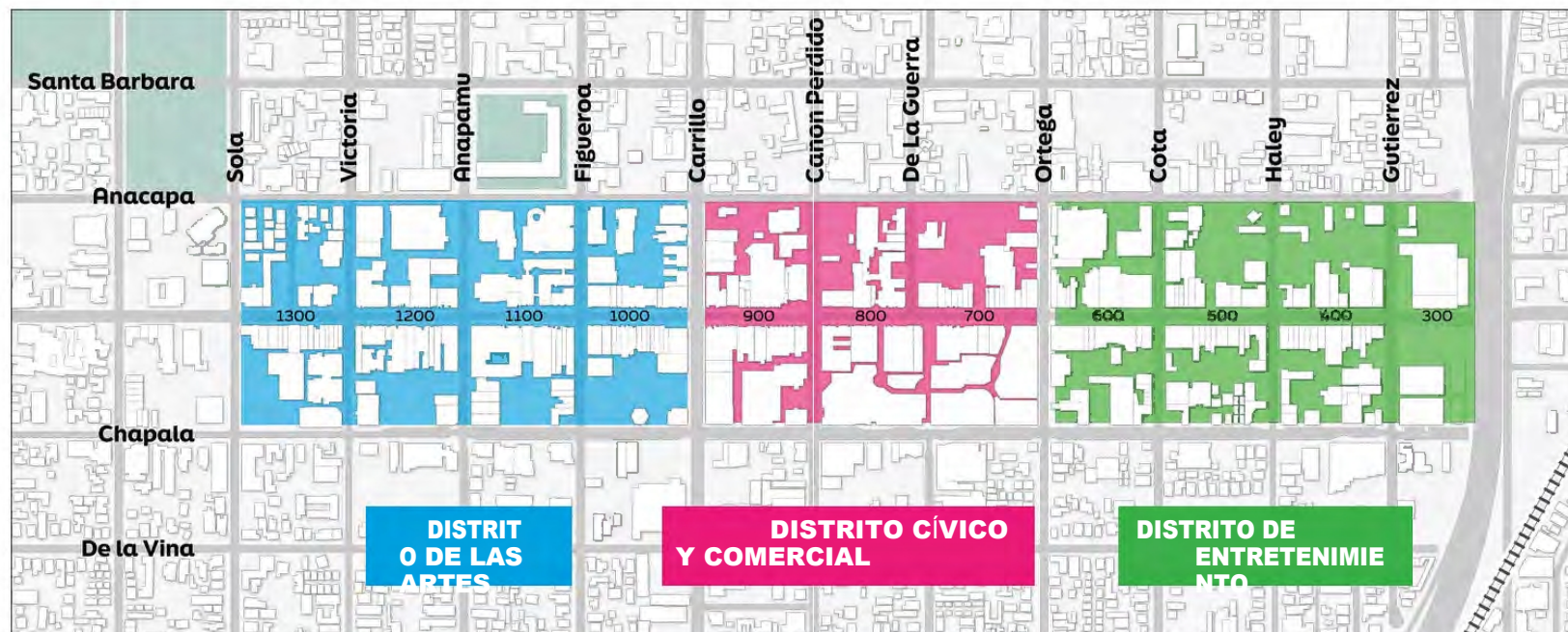
UNA STATE STREET VIVA

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



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

El Plan Maestro de State Street lleva adelante esta tradición. Sensible a las condiciones actuales y orientado hacia una visión de más de 50 años, tiene como objetivo honrar un siglo de gestión cívica sin dejar de ser lo suficientemente flexible como para enfrentar desafíos aún desconocidos.



E ACTUAL DE LA CALLE STATE

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

Distrito de entretenimiento (manzanas 400–600)

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

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

Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900)

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

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



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

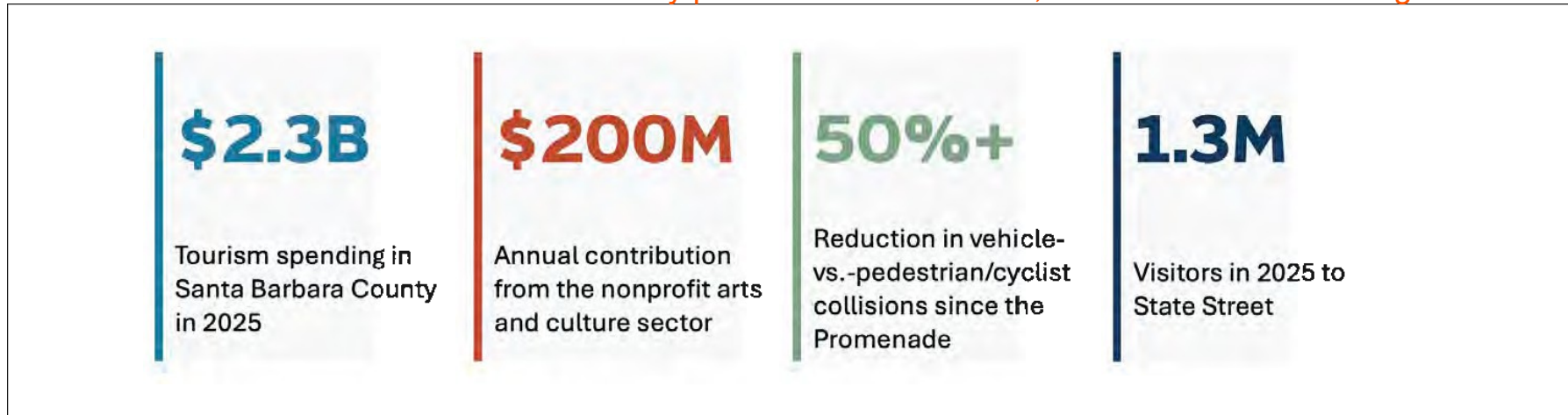
Distrito de las Artes (manzanas 1000-1300)

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



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

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



Desafíos clave

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

El comercio electrónico provocó el cierre de importantes tiendas ancla (Macy's, Saks, Nordstrom). Un estudio de 2019 identificó un exceso estructural de entre 400,000 y 500,000 pies cuadrados de espacio comercial. A partir de 2026, existen menos de 420 unidades residenciales en el área de estudio, lo que representa apenas el 3 % del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.

- **Conflictos de movilidad:** La configuración actual de la Promenade ha generado beneficios, como una reducción del 50 % en los choques de vehículos en el área de estudio, pero también deja sin resolver las tensiones entre ciclistas y peatones, un acceso inadecuado al transporte público y una jerarquía de modos de transporte poco clara.

- **Deficiencias en la infraestructura:**

infraestructura de drenaje obsoleta, inundaciones durante los episodios de lluvia, pavimento desgastado y paisajismo fragmentado

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

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

Fortalezas demostradas

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

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



EL PLAN MAESTRO: LA VISIÓN D

El Plan Maestro de State Street establece un diseño permanente de la calle basado en la prioridad de los peatones y ciclistas, una programación flexible y un espacio público de alta calidad que honra la historia colonial española de Santa Bárbara. El diseño se basa en un principio organizativo claro: **un derecho de paso flexible de 80 pies que se adapta a las necesidades de los diferentes usuarios en distintos momentos del día.**

Diseño de la calle

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

- Dos aceras peatonales de 30 pies a cada lado (aproximadamente 60 pies en total), organizadas en una Zona de Fachada (mesas al aire libre de hasta 12 pies), una Zona de Tránsito (mínimo de ocho pies, libre de obstrucciones) y una Zona de Mobiliario Urbano (árboles, iluminación, bancos y estacionamiento para bicicletas).

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

Horario de acceso

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

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



bolardos al acercarse, lo que les permite pasar por el carril central sin alterar el carácter de prioridad peatonal de la calle.
Se mantiene el acceso de emergencia en todo momento.

- **Bolardos bajados.** Se permite el paso de vehículos para entregas, recolección de basura, mantenimiento y acceso privado. Un sistema de citas de la ciudad atenderá las necesidades especiales de construcción y entrega fuera de los horarios habituales.

El espacio público

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

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

La red de paseos del centro de Santa Bárbara —los senderos sombreados y pasajes semipúblicos que conectan State Street con las cuerdas aledañas— ha sido reconocida desde hace tiempo como uno de los características y menos aprovechados del corredor. Si bien ya existe un sistema de paseos en el centro de la ciudad, este sigue estando algo fragmentado, lo que representa una clara oportunidad para que el Plan Maestro y los proyectos posteriores fortalezcan estas conexiones y las conviertan en una red peatonal coherente.

Esa visión cobró vida en parte gracias a los esfuerzos voluntarios de un equipo de arquitectos con raíces locales que se involucraron para desarrollar bocetos y estudios de paseos basados en el carácter de Santa Bárbara, y su trabajo se puede consultar en el Apéndice H, y parte de él se refleja en el diseño final del Plan Maestro.

ESTRATEGIAS DE E E POR DISTRITO

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

Distrito de entretenimiento

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

Distrito Cívico y Comercial (El corazón del centro de la ciudad)

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

Distrito de las Artes

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



EL CORAZÓN DEL CENTRO

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

Este corredor es donde los residentes realizan los trámites gubernamentales, acceden a servicios esenciales y se desplazan por un paisaje urbano definido por la emblemática arquitectura de estilo neocolonial español que ha moldeado la imagen global de Santa Bárbara durante un siglo. Debido a que aquí se concentra tanto peso institucional, el buen estado de estas pocas cuadras reviste una importancia desmesurada para toda la región.

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

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

PRIORIDADES DE IMPLEMENTACIÓN

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

Infraestructura

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



Desarrollo económico y vivienda

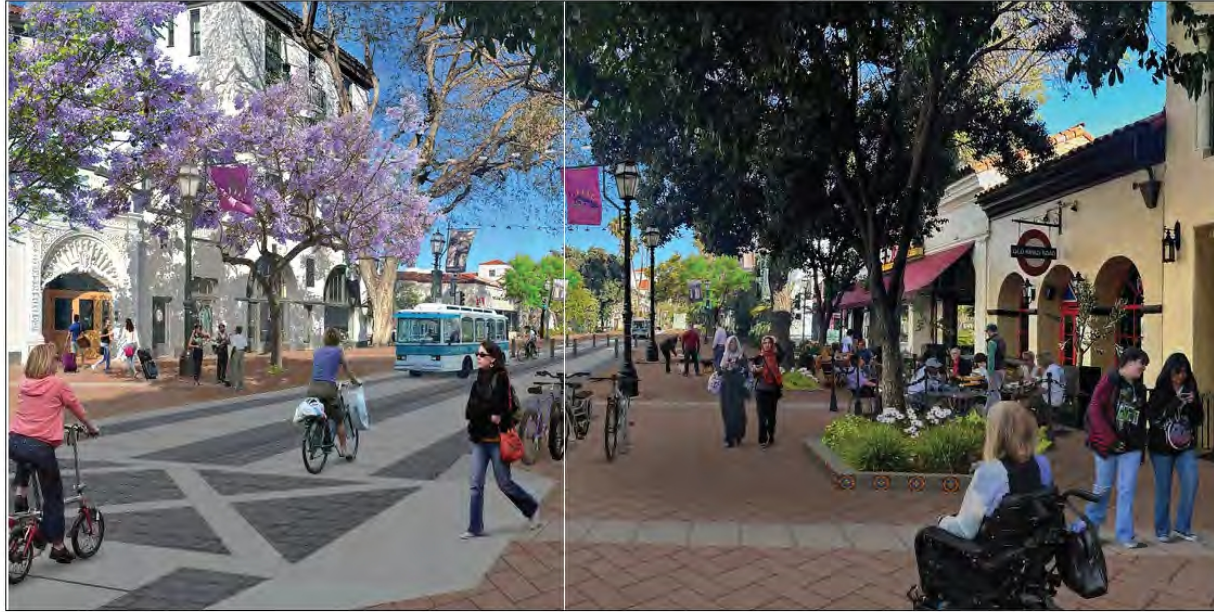
- Apoyar la conversión del espacio comercial excedente en viviendas, oficinas y desarrollos de uso mixto. La ciudad planeó 8,001 nuevas unidades en el marco de la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda de California (RHNA) para el 2030; el centro de la ciudad, incluida el área del Plan Maestro,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



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

Programación y eventos

- Reforzar el mercado de agricultores de los sábados, que opera en las cuadras 0 de la calle Carrillo y en las cuadras 900–1000 de la calle State, y el mercado de agricultores de los martes, ubicado en las cuadras 500–800 de la calle State (desde las calles Cota hasta Canon Perdido), como pilares centrales de la programación, y considerar oportunidades para ampliar la presencia del mercado de agricultores en la calle State.
- Diseña la plaza flexible del Distrito Cívico y Comercial para que esté lista para eventos desde el primer día, de manera que permita la realización de mercados semanales, festivales de temporada, actividades para toda la familia y grandes celebraciones cívicas con un mínimo de preparativos adicionales, incorporando servicios públicos, Wi-Fi e iluminación en los lugares donde se puedan llevar a cabo los eventos.



CONCLUSIÓN

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

Este Plan Maestro da continuidad a esa tradición.

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

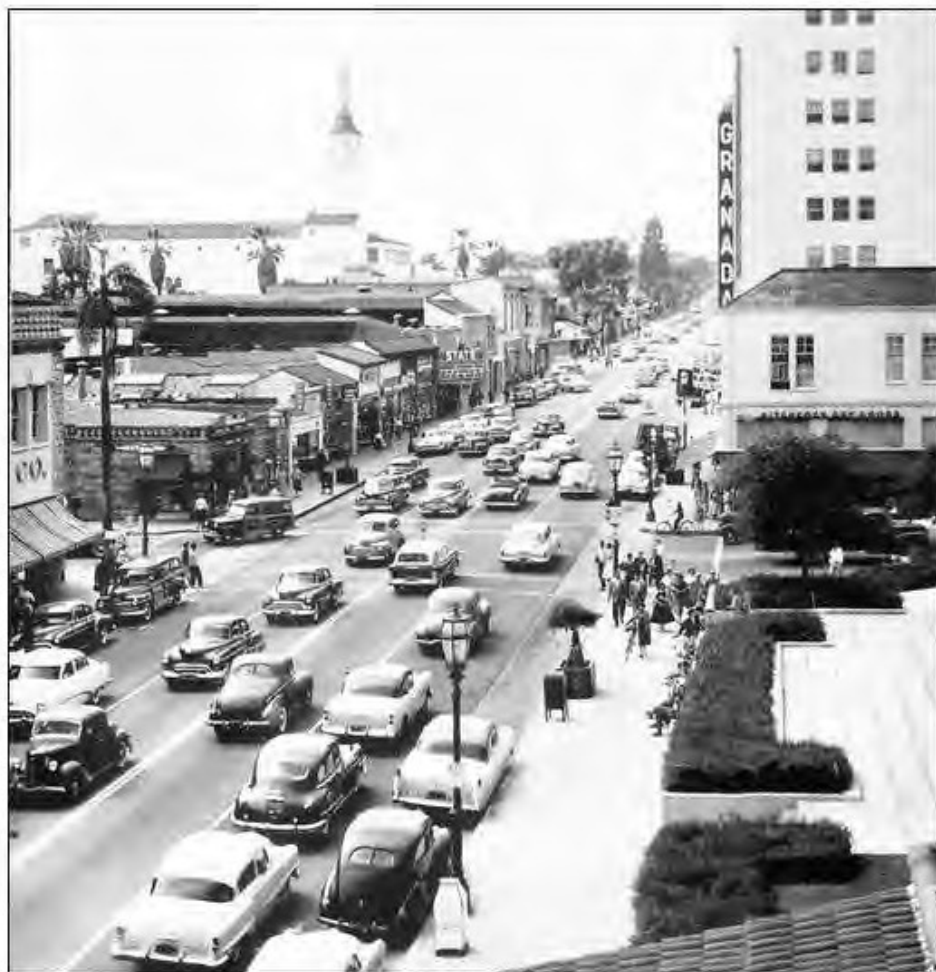
Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



1 HISTORIA Y CONTEXTO

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

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



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

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

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

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



- **El papel de las normas de diseño en la identidad del lugar.** La creación de la primera junta de revisión arquitectónica del país tras el terremoto de 1925, el establecimiento de la Comisión de Monumentos Históricos en 1993 con la supervisión de El Pueblo Viejo, y el mantenimiento del estilo neocolonial español durante un siglo, demuestran que la gestión coherente del diseño es un activo económico y cívico a largo plazo.
- **La importancia de la inversión pública y la capacidad institucional.** Desde la Agencia de Reurbanización hasta los BID, la historia del centro de Santa Bárbara refleja el papel fundamental de las instituciones y los fondos destinados específicamente a mantener la vitalidad del espacio público.
- **La comunidad como coautora.** Los procesos de planificación que han dado forma a este corredor, incluyendo el actual Plan Maestro y el trabajo del Comité Asesor de State Street, se han basado constantemente en una amplia participación pública. La voz de la comunidad, expresada a través de miles de conversaciones y respuestas a encuestas, no es algo secundario en el plan; es su fundamento. El Plan Maestro de State Street da continuidad a esta tradición. Basado en la historia de la ciudad, sensible a las condiciones actuales y orientado hacia una visión a largo plazo de más de 50 años, aspira a estar a la altura del siglo de gestión que lo precedió y a ser lo suficientemente flexible como para responder al futuro que hoy desconocemos.



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

Mucho antes de la llegada de los colonos europeos, la llanura costera de Santa Bárbara era el hogar del pueblo chumash, que ocupó este territorio durante hasta 6,000 años. Los chumash mantenían sofisticadas redes comerciales, tradiciones marítimas y asentamientos permanentes en toda la región. Su presencia dio forma al paisaje ecológico y cultural sobre el que se construirían las generaciones posteriores.

Los soldados españoles llegaron a finales del siglo XVIII y fundaron El Presidio de Santa Bárbara en 1782 como un puesto militar para proteger la costa de Alta California.

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

México obtuvo su independencia de España en 1821; en ese momento, Santa Bárbara tenía una población de aproximadamente 1.300 habitantes, incluidos los chumash que habían sobrevivido. Tras la Guerra México-Estadounidense, Santa Bárbara comenzó su existencia legal como ciudad estadounidense el 9 de abril de 1850, y el primer distrito comercial surgió entre 1850 y 1851, cuando se expidieron las primeras licencias comerciales.



EL SIGLO XIX: EL CRECIMIENTO A LO LARGO DE LA CALLE STATE

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

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



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

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

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



EL TERREMOTO DE 1925 Y EL NACIMIENTO DEL ESTILO NEOCOLONIAL ESPAÑOL

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

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

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



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

«El Pueblo Viejo» —el distrito histórico central de la ciudad— resurgió de entre los escombros y hoy en día es lo que distingue a Santa Bárbara.

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

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



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



LA PÉRDIDA DE CHINATOWN Y EL BARRIO JAPONÉS ()

La campaña de reconstrucción posterior al terremoto, aunque transformadora en muchos sentidos, también borró comunidades que habían sido parte integral de la vida cívica de Santa Bárbara. La cuadra de la calle Canon Perdido entre State Street y Anacapa Street servía como centro cultural y residencial de los inmigrantes chinos, quienes comenzaron a llegar a Santa Bárbara ya en la década de 1860. Chinatown contaba con casas de huéspedes, varios negocios, una escuela, un lugar de culto y espacios de reunión comunitaria. Para 1890, los residentes chinos representaban alrededor del diez por ciento de la población de la ciudad. Durante la reconstrucción que tuvo lugar tras el terremoto de Santa Bárbara de 1925, la zona de Chinatown en el centro de la ciudad fue dismantelada para crear una estética cohesiva de estilo neocolonial español en el centro de Santa Bárbara.



La calle E. Canon Perdido, entre State Street y Santa Barbara Street, también fue en su momento el centro cultural, comercial, social y religioso de la comunidad japonesa-estadounidense de Santa Bárbara. Para la década de 1920, Japan Town contaba con pensiones, baños públicos, restaurantes, una lavandería, iglesias, una sala de billar y una tienda de abarrotes. Estos negocios atendían a la población japonesa-estadounidense de Santa Bárbara, que sumaba unas 500 personas antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. El último edificio conocido construido para el barrio chino data de 1947, y en el barrio japonés no se realizaron nuevas construcciones después de la Segunda Guerra Mundial. El desplazamiento de estas comunidades representa una dimensión significativa y a menudo pasada por alto de la historia del centro de Santa Bárbara.

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

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



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

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

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



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

Dos desarrollos comerciales en particular desviaron el gasto del centro de la ciudad. El centro comercial Fairview abrió sus puertas en Goleta en 1964, lo que impulsó un mayor desarrollo a lo largo de ese corredor. Luego, más cerca de casa, La Cumbre Plaza abrió en Santa Bárbara en 1967.

La Cumbre Plaza fue el primer centro comercial de la región, lo que provocó que las tiendas departamentales abandonaran el centro de la ciudad y alejaron a los residentes y visitantes del centro.



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

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



PLANIFICACIÓN Y REINVERSIÓN: 1969 – 2000

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

El paisaje urbano de «The Plaza»

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



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

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



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

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



década de los setenta. Hoy en día, el sistema cuenta con diez estacionamientos y cinco estructuras de estacionamiento que suman un total de casi 4,000 lugares, y atiende a más de cinco millones de vehículos al año.

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

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

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



La evolución del centro de Santa Bárbara ha sido un proceso que se ha extendido a lo largo de décadas. El Plan General de 1964 articuló por primera vez una visión para una calle State Street orientada a los peatones, lo que dio inicio a las primeras conversaciones sobre la moderación del tráfico, la oferta de estacionamiento y la creación de un entorno de plazas públicas vibrantes que definirían el carácter del corredor. La creación de la Agencia de Reurbanización en 1972 proporcionó el mecanismo financiero e institucional para comenzar a convertir esa visión en realidad, financiando mejoras públicas y sentando las bases para la inversión privada. A lo largo de las décadas de 1980 y 1990, la visión se amplió aún más al extender el espacio peatonal desde la Plaza de la calle State hasta la autopista, afianzando el distrito comercial con el desarrollo de Paseo Nuevo y sus tiendas departamentales, y financiando las instalaciones culturales y artísticas que le dieron al centro de la ciudad su riqueza cívica. Cada uno de estos hitos fue el resultado de ciclos de planificación, debate público,

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

Distritos de Mejora Comercial

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

La Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara

Fundada en 1972, la Agencia de Reurbanización de Santa Bárbara (RDA) se convirtió en la principal fuerza impulsora de la inversión pública en el núcleo del centro de la ciudad durante las cuatro décadas siguientes. La RDA amplió la State Street Plaza, que abarcaba seis cuadras, para incluir las cuadras de la ciudad entre las calles Haley y Ortega, con obras de paisajismo y ensanchamiento de las aceras. A mediados de la década de 1990, también se mejoró la cuadra 400 de State Street (desde East Haley hasta la calle Gutiérrez), aunque con aceras más estrechas que las situadas más al norte de la calle Haley. La RDA construyó aproximadamente 1,000 lugares de estacionamiento adicionales en nuevas instalaciones del centro de la ciudad.

La inversión más visible de la RDA fue la construcción de Paseo Nuevo en 1990, un centro comercial al aire libre de aproximadamente 460,000 pies cuadrados en el corazón del centro de la ciudad,

desarrollado como una alianza público-privada. La RDA también financió la rehabilitación de infraestructura cultural, incluyendo el Teatro Granada y el Teatro New Vic/Ensemble, en la década de los 90 y principios de la de los 2000. Este compromiso sostenido con la inversión cultural y comercial ayudó a mantener la posición del centro de la ciudad como destino regional durante un período de intensa competencia de los suburbios.

La eliminación abrupta de las agencias de reurbanización de California en 2012, como parte de la reestructuración presupuestaria del estado, puso fin al flujo confiable de inversión pública que había sostenido el centro de Santa Bárbara durante cuarenta años. La pérdida de la RDA, combinada con los cambios estructurales en la economía minorista impulsados por el comercio electrónico y los hábitos cambiantes de los consumidores, generó un aumento de los locales desocupados y una menor capacidad de mantenimiento en algunas partes del corredor, lo cual representa un contexto importante para el actual Plan Maestro.

El compromiso de **la Comisión de Monumentos**

Históricos de Santa Bárbara con la preservación

arquitectónica se remonta a 1959, cuando el Concejo Municipal aprobó una resolución que establecía El Pueblo Viejo (EPV) en las zonas del centro y la costa, a lo que siguió, en marzo de 1960, una ordenanza que designó formalmente a EPV como un distrito y definió sus estilos arquitectónicos permitidos. Poco después, en mayo de 1960, se formó un Comité de Monumentos Históricos para velar por esta visión. Estos primeros esfuerzos reflejaron la dedicación de la comunidad a preservar el carácter de estilo neocolonial español de la ciudad. Décadas más tarde, los votantes de Santa Bárbara consolidaron este compromiso al aprobar una enmienda a la Carta Orgánica en noviembre de 1993 (Sección 802), la cual estableció formalmente a la Comisión de Monumentos Históricos (HLC) y le otorgó autoridad

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

DESAFÍOS Y RESILIENCIA: 2000 – 2019

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

Históricamente, los ingresos por estacionamiento también financiaban el mantenimiento de la Plaza y el sistema de paseos, así como otros servicios del centro, como el Downtown-

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

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

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

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



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

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

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

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

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



plantas nativas de bajo perfil y la ampliación de la acera de ladrillo en áreas previamente ajardinadas se pusieron a prueba en la cuadra 1200 a partir de 2025. Sin embargo, todas estas modificaciones se diseñaron explícitamente como medidas temporales hasta que se pudiera hacer realidad una visión para el centro de la ciudad.

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

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

DISCUSIONES INICIALES DE PLANIFICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE L

Taller de diseño de la AIA

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

UNA VISIÓN COMUNITARIA PARA *Downtown Santa Barbara*



AIA Santa Bárbara

CREAR PLAN MAESTRO ESTATAL

Taller de diseño
2020

BORRADOR ADMINISTRATIVO - NO DESTINADO A LA DISTRIBUCIÓN PÚBLICA

RE: INVIGORATE
NVENT

IMAGINE
PURPOSE



Subcomité de State Street

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

Comité Asesor de State Street

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

Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara

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

Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara

La Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara, que representa a más de 1,100 empresas desde Carpintería



hasta Goleta, ha sido una voz constante en los esfuerzos de planificación a largo plazo y revitalización del centro de Santa Bárbara. A través de su Comité de Políticas Públicas —un grupo diverso de líderes empresariales de distintos sectores industriales que se reúne mensualmente para investigar, analizar y tomar posiciones sobre temas que afectan a la comunidad—, la Cámara se ha involucrado directamente en asuntos que inciden en la salud económica y el futuro físico de State Street. La Cámara ha defendido constantemente políticas que apoyan un corredor del centro peatonal, comercialmente activo y económicamente resiliente.



Amigos de State Street

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



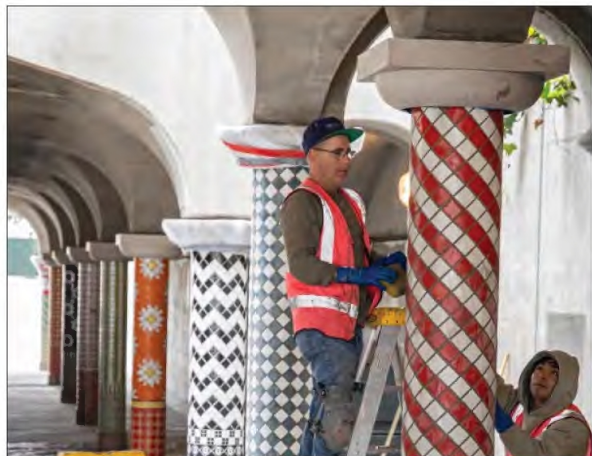
una serie de conversaciones comunitarias, en las que reunió a negocios del centro, organizaciones sin fines de lucro, la comunidad artística, agentes inmobiliarios y defensores de la movilidad para recabar diferentes puntos de vista.

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

STRONG TOWNS SANTA BARRBARA

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





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

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

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

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

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

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



EL PROCESO DEL PLAN MAESTRO DE LA CALLE STATE

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

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

encuesta en toda la ciudad que recibió casi 6,000 respuestas individuales, aproximadamente el doble de la tasa de participación registrada en procesos de planificación comparables en ciudades más grandes. Los resultados de esta participación documentaron un fuerte apoyo público a una State Street orientada a los peatones, con un 79 por ciento de los encuestados indicando su preferencia por un corredor libre de tráfico de vehículos privados, con infraestructura para bicicletas y un pavimento flexible.

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



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

tres comparten un enfoque coherente respecto al espacio público, de modo que la circulación y el movimiento se mantienen cohesivos de un extremo al otro del corredor. El diseño se hace eco deliberadamente de la visión de la planificación posterior al terremoto, con énfasis en entrelazar y priorizar las conexiones peatonales a través del corazón del centro de la ciudad.

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

