

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



2 LA CALLE STATE HOY

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

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

Esta sección ofrece una visión general de las condiciones actuales a lo largo de State Street, organizada en torno a los sistemas y dinámicas clave que dan forma al entorno del centro de la ciudad: uso del suelo y forma urbana, distritos y carácter, movilidad, vitalidad económica, espacio público y dinamización, y contexto de planificación. Las condiciones actuales aquí descritas corresponden al año 2026. Esta sección identifica tanto las fortalezas duraderas que hacen que State Street sea resiliente, como los desafíos apremiantes que requieren una intervención coordinada.

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

1. Arts District

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

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

2. Civic District

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

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

3. Entertainment District

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

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



Área
comer
cial

202,320 sf

- 700 800 pies cuadrados en total

Parking
Stalls

1,367 parking

1,617 parking

1,008 parking

= 4,000 parking stalls TOTAL



MouleUPoizoides



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

ÁREA DE ESTUDIO

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

Con base en el análisis del área de estudio y los comentarios de la comunidad, existen tres distritos distintos a lo largo de la calle State, cada uno con su propio carácter, usos del suelo y base de usuarios. Los comentarios de la comunidad han afirmado de manera consistente que, si bien todos los distritos son importantes, el Distrito Cívico y Comercial central es el área prioritaria para la intervención y la dinamización.



Distrito de entretenimiento: de la cuadra 400 a la 600

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



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

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



Distrito de las Artes: manzanas 1000 a 1300

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

programación cultural del distrito, que incluye el Paseo del Arte del Primer Jueves, lo convierte en un destino regional y en una piedra angular de la identidad de State Street. La cuadra 1200 está actualmente abierta al tráfico vehicular en dirección norte, con carriles para bicicletas de doble sentido en la calle. La cuadra 1300 es una cuadra de transición con tráfico vehicular de doble sentido y carriles para bicicletas. Al no haber sido incluida en la anterior State Street Plaza, la cuadra 1300 tiene una configuración diferente que el resto del Área de Estudio de State Street, con aceras estrechas de concreto, estacionamiento paralelo a la calle en ambos lados y la calle Arlington que divide en dos la cuadra de State Street.

USO DEL SUELO



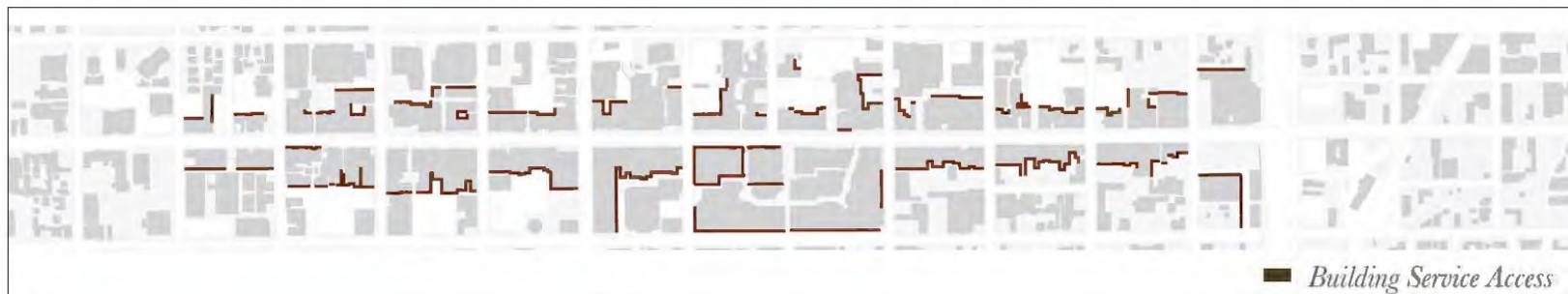
EDIFICIOS CÍVICOS Y EMBLEMÁTICOS



ESTACIONAMIENTO



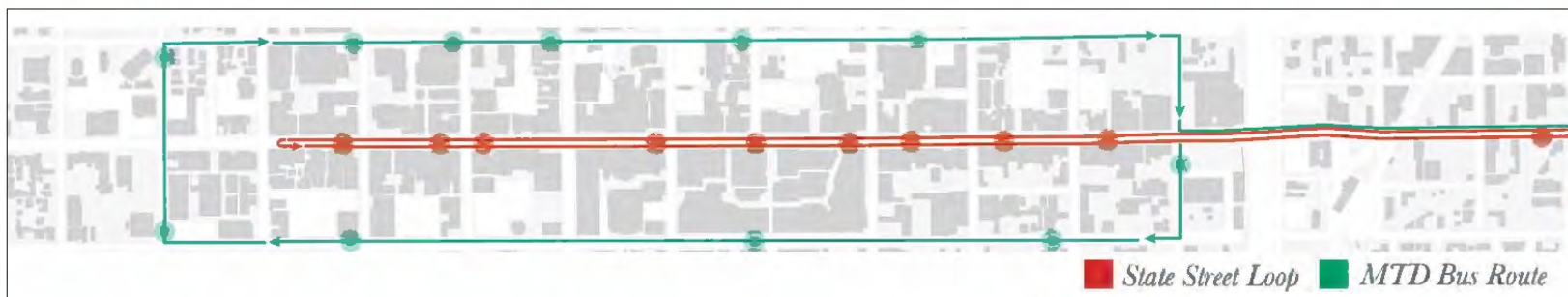
ACCESO A LOS SERVICIOS DE LOS EDIFICIOS



ESPACIOS ABIERTOS Y PAISAJE URBANO

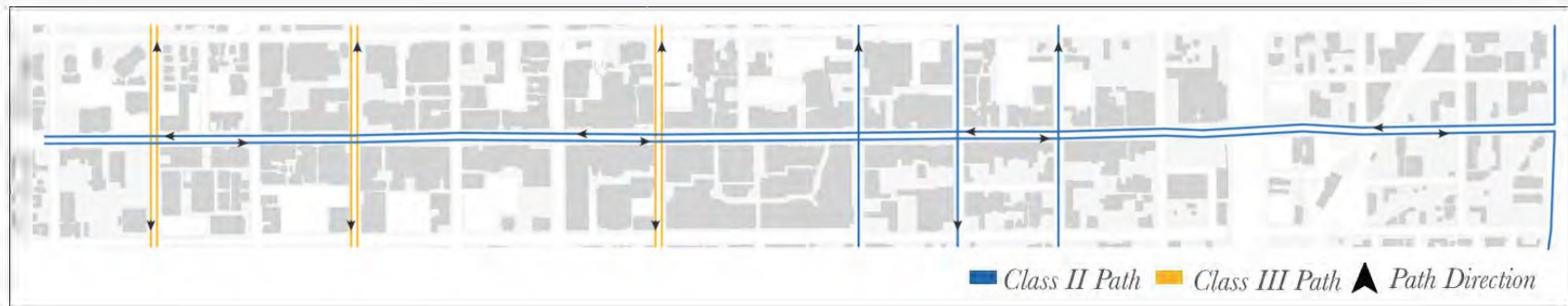


TRANSPORTE PÚBLICO



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

RED DE CICLOVÍAS



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



CONDICIONES ACTUALES DE LA CALLE

« »

Con el respaldo de una enorme inversión pública y privada, State Street sigue siendo el centro económico y simbólico de la ciudad. State Street se encuentra en un punto crítico de su evolución, pasando de ser un corredor orientado al automóvil, como lo era antes de la pandemia de COVID-19, a convertirse en un paseo centrado en los peatones y las bicicletas, en línea con una visión urbana a largo plazo. Un rediseño exitoso debe conciliar las exigencias, a menudo contrapuestas, de la movilidad, la vitalidad económica y la forma urbana, al tiempo que preserva su encanto histórico.

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

Uso del suelo

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

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

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



CREAR EL PLAN MAESTRO DE STATE 61



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

Los locales comerciales se distribuyen de manera uniforme a lo largo de State Street, mientras que los restaurantes se agrupan hacia cada extremo —en las cuadras 400 a 500 y de 1100 a 1300—. Esto plantea un desafío de dinamización estructural: la relativa ausencia de actividades orientadas a la noche en las cuadras centrales

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



fachadas de oficinas en el piso de planta baja a lo largo de la calle State, entre las calles Cota y Victoria. Será importante encontrar oportunidades para dinamizar las grandes fachadas de los edificios y limitar la futura concentración de bancos y oficinas a lo largo de las fachadas clave a medida que evolucione el panorama de arrendamiento.

Más del 88 por ciento de la superficie de los edificios en el área de estudio del Plan Maestro de State Street está dedicada a uso comercial y de oficinas. A partir de 2026, existen menos de 420 unidades residenciales dentro del área de estudio, lo que representa apenas el 3 por ciento del parque de viviendas multifamiliares de la ciudad.



Edificios cívicos y emblemáticos

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

Estos edificios emblemáticos refuerzan el carácter arquitectónico de estilo neocolonial español que define la identidad del centro de la ciudad, incluyendo techos de terracota, arcadas enlucidas de blanco, azulejos esmaltados tradicionales y fachadas ornamentadas que distinguen a State Street como una de las calles principales históricas más coherentes de los

Estados Unidos. La designación del Distrito de El Pueblo Viejo rige la revisión de diseños para futuras mejoras y establece las normas para cualquier cambio en los edificios o espacios públicos a lo largo del corredor.

Vivienda

La vivienda es fundamental para el futuro del centro de la ciudad. La oferta de vivienda existente en el centro sigue siendo sorprendentemente baja. El Elemento de Vivienda 2023–2031 de la ciudad, aprobado por el Concejo Municipal el 12 de diciembre de 2023 y certificado por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD) en 2024, establece las bases normativas para el crecimiento de la vivienda en toda la ciudad.

El Elemento de Vivienda aborda la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de Santa Bárbara, que asciende a 8,001 unidades para el ciclo de planificación 2023–2031, lo cual representa un aumento significativo con respecto a ciclos anteriores y refleja la respuesta del estado a la crisis de vivienda en California. Cabe destacar que el análisis de la ciudad determinó que la zonificación existente es suficiente para dar cabida a esta asignación sin necesidad de rezonificar parcelas para una mayor densidad.

Específicamente en el área del centro de la ciudad, el Elemento de Vivienda 2023–2031 identifica 1,349 unidades residenciales pendientes y potenciales, con base en el análisis de terrenos disponibles y subutilizados. Esto representa una oportunidad significativa para aumentar la población residencial del centro, pero es necesario tener en cuenta que hacer realidad ese potencial requerirá inversión pública estratégica, apoyo normativo y decisiones coordinadas sobre el uso del suelo a lo largo y en las cercanías de State Street.

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

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

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

Presencia educativa e institucional

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



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

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

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



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

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



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

Santa Barbara City College

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

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



Centro Cinematográfico McHurley del SBIFF

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

Yardi Systems en Paseo Nuevo

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



Consejo Ambiental Comunitario

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

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

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



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

State Street como un «tercer lugar»

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

1. Mercado de agricultores

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



Santa Bárbara. Se lleva a cabo semanalmente los martes por la tarde y los sábados por la mañana, y es un pilar fundamental de la actividad en el corredor que atrae a residentes de toda la ciudad y la región. El mercado dinamiza el espacio público, apoya a los productores agrícolas locales y refuerza el papel de State Street como lugar de reunión comunitario accesible para personas de todos los ingresos y orígenes.

2. Desfiles y festivales

State Street ha sido históricamente el escenario de los principales desfiles y festivales de la ciudad, incluyendo la Celebración del Solsticio de Verano, el desfile de la Fiesta de los Días de la Antigua España y diversos eventos festivos y culturales.

Estas concentraciones atraen a miles de participantes y espectadores, transformando temporalmente toda la extensión del corredor en un espacio de celebración comunitaria. Cuando la ciudad convirtió las cuadras 500 a 1200 de State Street en un paseo peatonal sin autos durante la pandemia de COVID, se generó un conflicto estructural con los desfiles. Tradicional



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

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

3. Espacios de reunión y encuentro

State Street y sus paseos y plazas adyacentes sirven como espacios informales de encuentro y reunión durante todo el día y la noche. La configuración actual de State Street ha eliminado los conflictos con los vehículos y ha ampliado el espacio utilizable de la calle para eventos de reunión que podrían realizarse en State Street. Los asientos al aire libre, las zonas con macetas y los tramos abiertos del paseo ofrecen lugares para que los residentes se queden un rato, se reúnan con amigos y participen en la vida pública de la ciudad. La Plaza de la Guerra, que actualmente se está revitalizando, y la peatonalización prevista de la calle De la Guerra agregarán un importante espacio formal de reunión a la infraestructura cívica del corredor.



4. Un espacio seguro para que todos disfruten

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

Evolución económica y comercio minorista

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

inmune a las fuerzas estructurales que están transformando los corredores comerciales en todo el país. Entre los principales retos económicos se encuentran:

- **El impacto del comercio electrónico:** El rápido crecimiento de las compras en línea ha provocado el cierre de tiendas ancla tradicionales, como Macy's (2017), Staples (2018), Saks Fifth Avenue (2019) y Nordstrom (2020). Para 2026, las ventas en línea representaban aproximadamente el 16,9 por ciento de todo el comercio minorista de EE. UU.
- **Alta percepción de desocupación:** La tasa de desocupación en el segundo trimestre de 2026 fue del 12,45 %, pero la tasa de desocupación percibida bajó al 8,84 %, debido a que se excluyeron los espacios ocupados por tiendas temporales o los espacios arrendados que aún no han abierto. Si bien la desocupación subyacente en el sector minorista (excluyendo los locales vacíos de tiendas ancla) se encuentra cerca del rango saludable de entre el 5 y el 10 por ciento, la percepción de desocupación, que se ve amplificada por los locales cerrados, disminuye la vitalidad del corredor y la confianza de los consumidores.

- **Alquileres en descenso e incertidumbre en los arrendamientos:**

Los alquileres han bajado desde sus máximos históricos, y la prolongada incertidumbre en torno a la configuración permanente de la Promenade disuade a nuevos inquilinos y a los compromisos de inversión.

- **Exceso de oferta comercial:** El estudio de Kosmont de 2019 identificó un exceso de oferta de entre 400,000 y 500,000 pies cuadrados de espacio comercial en el centro de la ciudad, lo cual constituye un desajuste estructural que no puede resolverse simplemente llenando los espacios existentes con más comercios. Este desajuste debe corregirse convirtiendo el espacio comercial en desarrollos de uso mixto, oferta de vivienda y/espacio de oficinas. Al momento de redactar este Plan Maestro, aproximadamente 300,000 pies cuadrados de espacio comercial en Paseo Nuevo se están convirtiendo en usos residenciales y de oficinas.

- **Pérdida de población de oficinas:** Antes de la pandemia, la ciudad albergaba aproximadamente 23,000 empleos ubicados en el submercado del centro de la ciudad. El cambio hacia el trabajo híbrido ha reducido significativamente esta población diurna.

- **Déficit de vivienda:** Con menos de 420 unidades residenciales en el área de estudio, State Street carece de la base de residentes durante todo el año que estabilizaría la demanda, respaldaría el comercio minorista que atiende al vecindario y reduciría la dependencia del turismo y el tráfico de oficinas.

- **Plantas de edificios largas y estrechas:** Los espacios históricos de la planta baja son eficaces para generar interés a nivel de la calle, pero ineficientes para los formatos minoristas modernos; además, el código de construcción actual limita su subdivisión o uso alternativo, lo que aumenta los costos efectivos de ocupación.

- **Usos de planta baja con poca actividad:** Un factor importante que contribuye a la percepción de desocupación en State Street no se limita a los locales comerciales vacíos. Los usos de planta baja como oficinas y bancos también disminuyen la vitalidad de la calle al presentar fachadas opacas, esmeriladas, o fachadas opacas que eliminan la conexión visual entre el interior y la acera. A diferencia de los locales comerciales activos, estos usos generan poco o ningún tráfico peatonal, tiempo de permanencia de los transeúntes o interés por los escaparates. El efecto es más pronunciado en las esquinas, donde la pérdida de actividad es visible desde dos frentes de calle al mismo tiempo, lo que agrava la sensación de vacío en la cuadra y reduce la sensación general de dinamismo y salud comercial del corredor.

- **Propiedad heredada y patrones generacionales de tenencia de la tierra:** Una parte de las propiedades de State Street está en manos de propietarios familiares de larga data o fideicomisos generacionales que adquirieron sus parcelas durante los años de mayor auge comercial del corredor. En lugar de aceptar las rentas actuales del mercado o invertir en mejoras para los inquilinos con el fin de atraer A pesar de los nuevos usos, algunos propietarios siguen conservando propiedades desocupadas o infrautilizadas con la esperanza de que se restablezcan las tasas de renta históricas, algo que es poco probable que el mercado actual permita. En virtud de la Proposición 13, las propiedades que se han mantenido durante décadas tienen valores catastrales muy por debajo del valor de mercado actual, por lo que los costos de mantenimiento anuales son modestos en comparación con el valor de la propiedad. La venta da lugar a una nueva tasación para el comprador y al reconocimiento de las ganancias de capital para el vendedor, mientras que mantener la propiedad aplaza esa obligación y conserva una base de cálculo actualizada para

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

Fortalezas: Las ventas minoristas por establecimiento aumentaron por encima de los niveles previos a la pandemia en 2021 y han seguido aumentando cada año hasta 2026, una tendencia que se espera que continúe. El gasto turístico en el condado de Santa Bárbara alcanzó los 2,3 mil millones de dólares en 2025, con más de 700 millones de dólares destinados a servicios de alimentación y comercio minorista. Se estima que el sector sin fines de lucro de las artes y la cultura aporta 200 millones de dólares anuales a la economía del condado, lo que constituye una base sólida de la que carecen muchos centros urbanos.

Conclusión: La calidad de la experiencia en el centro de la ciudad, y no solo el regreso de las grandes tiendas minoristas tradicionales, es lo que atraerá a los clientes, motivará a los trabajadores y a los inquilinos a regresar y construirá un barrio urbano resiliente. El camino a seguir se basa en los incomparables activos culturales, históricos y experienciales de Santa Bárbara, al tiempo que



diversifica los usos del suelo y reduce la dependencia de los mercados minoristas y de oficinas, que son vulnerables a las perturbaciones estructurales.

Circulación, acceso y movilidad

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

- Conflicto entre ciclistas y peatones: el volumen de peatones y ciclistas es elevado, con más de 2,500 bicicletas y 10,000 peatones que transitan por State Street en un día laborable normal a partir de 2026. La distribución poco definida de los modos de transporte dentro del entorno compartido del paseo marítimo genera fricciones, particularmente con las bicicletas eléctricas que circulan a gran velocidad por las zonas peatonales

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

- Priorización de modos de transporte: la configuración actual no delimita claramente el espacio para peatones, ciclistas, vehículos de servicio y acceso de emergencia.
- Acceso de servicios y entregas: El acceso vehicular para actividades de construcción, recolección de basura y entregas comerciales debe integrarse cuidadosamente en el diseño del corredor para garantizar que las operaciones de servicio puedan funcionar de manera eficiente sin perturbar la experiencia de los peatones ni entrar en conflicto con otros modos de transporte a lo largo de State Street.
- Visibilidad del transporte público: el funcionamiento del servicio de transporte eléctrico (State Street Loop) pasa desapercibido visualmente en el entorno actual de la calle; se necesita mejorar la señalización, las paradas, la regularidad de los horarios, la disponibilidad diaria del servicio y la identidad visual.

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

Experiencia al conducir

Antes de la COVID, State Street funcionaba como una plaza de paso para vehículos. La hermosa arquitectura, las cafeterías al aire libre, los compradores y el trazado de la calle hacían de la plaza un destino popular para que los conductores dieran una vuelta. La utilidad real de conducir era insignificante, ya que no había estacionamiento en la calle en State Street entre las calles Gutiérrez y Victoria. Cuando se abrió al público el paseo temporal de State Street

y ciclistas, el nivel de congestión de tráfico que se sumó a las calles paralelas Chapala y Anacapa no alteró el nivel de servicio. Las calles Chapala y Anacapa son las vías en dirección norte y sur que transportan el tráfico en el centro de la ciudad y se conectan con el resto de la red vial de la ciudad, incluyendo los cruces de autopistas cercanos en las calles Carrillo, Castillo y Garden hacia la autopista U.S. 101 (la única autopista importante que atraviesa la ciudad).

Las calles Chapala y Anacapa, así como las calles perpendiculares a la plaza, cuentan actualmente con estacionamiento en la vía pública y permiten operaciones comerciales de carga y descarga. El acceso de vehículos para entregas y operaciones comerciales de carga y descarga en la calle State está limitado actualmente a las horas de la mañana, antes de las 10:00 a. m., y ha estado restringido a ese horario desde antes de la pandemia de COVID.

Estacionamiento

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

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

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

La gestión del estacionamiento en las calles transversales establece límites de tiempo escalonados, con zonas de 15 minutos para paradas rápidas y zonas de 75 y 90 minutos para estancias más prolongadas, al tiempo que alienta a los empleados y residentes a utilizar las instalaciones fuera de la vía pública. Las restricciones de estacionamiento en la vía pública finalizan a las 6:00 p. m. para permitir el estacionamiento nocturno de los residentes.

La creación del paseo temporal de State Street en 2020 no generó un aumento apreciable en la congestión del tráfico en las calles aledañas, ya que el centro de State Street no cuenta con estacionamiento en la vía pública ni accesos a estacionamientos fuera de la vía pública. La red de circulación quedó establecida por la plaza de State Street, mientras que las calles Chapala y Anacapa continuaron funcionando eficazmente como las principales rutas norte-sur. Los ingresos por estacionamiento en las instalaciones de la ciudad disminuyeron significativamente durante los años de la pandemia, a medida que cambiaron los patrones de visita al centro de la ciudad, pero los primeros indicadores de 2026 sugieren un repunte gradual a medida que los trabajadores regresan al empleo presencial



y el tráfico peatonal se recupera lentamente, lo cual es una tendencia que, de mantenerse, será un factor importante para evaluar la sostenibilidad financiera a largo plazo del sistema de estacionamiento.

Experiencia peatonal

El centro de Santa Bárbara está dispuesto en una cuadrícula con cuadras que miden aproximadamente 500 pies, lo que lo convierte en un espacio de escala ideal para desplazarse a pie o en bicicleta hacia destinos, lugares de trabajo y servicios. La escala de la arquitectura existente, las calles relativamente estrechas y las aceras en su mayoría arboladas crean una experiencia peatonal cómoda y acogedora en todo el distrito. En promedio, hay una entrada a un edificio aproximadamente cada 40 pies a lo largo de State Street, lo que significa que, a un ritmo de caminata típico, los peatones se encuentran con un nuevo punto de interés cada 7 a 10 segundos.

La vía exclusiva para peatones a lo largo de State Street tiene, por lo general, ocho pies de ancho, con espacio adicional para zonas verdes, bancos, estacionamientos para bicicletas, alumbrado público y otros servicios públicos. Cada cuadra de State Street cuenta con un

cruce peatonal en medio de la cuadra. Las intersecciones cuentan con semáforos e incluyen cruces peatonales marcados, lo que permite cruces seguros y accesibles en puntos clave de la red. A través de la participación comunitaria y en consonancia con el Plan Maestro Peatonal, se confirmó que es necesario ampliar la zona peatonal dada la demanda actual y prevista.

Red de paseos

Uno de los activos más distintivos de State Street es su sistema de paseos, una red de senderos acogedores y patios que se adentran en el interior de las cuadras del centro, detrás de las fachadas principales que dan a la calle. Solo a lo largo de State Street hay dieciséis entradas a los paseos, con conexiones adicionales en las calles transversales. Los paseos más concurridos están bordeados de tiendas y cafés con escaparates y mesas al aire libre que se abren a patios frondosos y protegidos. Esta red es poco común en las ciudades norteamericanas a esta escala y con esta calidad.



El sistema de paseos crea un espacio peatonal en capas que invita a la exploración y brinda refugio, intimidad y un respiro de la calle principal. Sin embargo, aún no se ha alcanzado todo su potencial como red peatonal conectada. Crear conexiones peatonales seguras y cómodas entre las cuerdas y fomentar usos más activos dentro de los interiores de los paseos transformaría el centro de la ciudad en un verdadero entorno peatonal de múltiples capas, y se debería completar un plan de paseos en conjunto con el Plan Maestro de State Street y el proyecto de revitalización de la Plaza De La Guerra.

Experiencia en bicicleta

State Street funciona como la columna vertebral de la red ciclista de toda la ciudad, proporcionando una ruta continua desde la Carretera 154 hasta Stearns Wharf. Los carriles para bicicletas en las calles Cota, Ortega y Haley se conectan con State Street en el centro de la ciudad, proporcionando conexiones fundamentales desde los barrios de Lower West, West Downtown, Laguna y Eastside. En 2024, se creó una calle adaptada para ciclistas en la calle Sola



que conecta los barrios de Westside, Oak Park, West Downtown, Upper East, Laguna y Eastside con el centro de la ciudad, y se encuentra en un extremo del área de estudio del Plan Maestro de State Street. En 2025 también se agregaron carriles para bicicletas protegidos en el paso subterráneo de State Street entre las calles Guiterrez y Yanonali, lo que fortaleció la conexión entre el centro de la ciudad y la zona ribereña.

Desde 1992, la calle State en el centro de la ciudad ha contado con dos carriles para bicicletas en la vía. Desafortunadamente, se registraba un patrón frecuente de choques debido a que los vehículos que giraban a la derecha chocaban contra los ciclistas en las intersecciones. El paseo temporal de la calle State (State Street Promenade) fue inicialmente compartido entre peatones y ciclistas, pero surgieron conflictos entre ambos modos de transporte, particularmente con los ciclistas que se desplazaban a mayor velocidad. En 2023, se estableció un carril para bicicletas de doble sentido en el centro de la calle, dejando espacio para los peatones en los acotamientos y en las aceras existentes. El número y la gravedad de los choques entre vehículos y bicicletas han disminuido desde que se inauguró el paseo, principalmente porque el paseo



elimino el conflicto de los giros a la derecha. Dado que la calle State en el centro de la ciudad no cuenta con estacionamiento para vehículos ni entradas de garaje, ha proporcionado un entorno seguro para que los ciclistas de todas las edades disfruten del centro de la ciudad, incluso antes de que la calle se cerrara al tráfico vehicular. Fomenta las interacciones sociales saludables interacciones sociales saludables y crea un ambiente acogedor para que los adolescentes se relacionen. Desde que se cerró al tráfico vehicular, el volumen de ciclistas en State Street ha promediado aproximadamente 2,500 ciclistas por día (según recuentos de tráfico por video realizados entre agosto de 2022 y marzo de 2026).

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

Transporte público

El centro de la ciudad está bien conectado con la ciudad y la región en general a través del servicio de autobús que ofrece el Distrito Metropolitano de Transporte (MTD). El Centro de Transporte del Centro, ubicado en la calle Chapala, a una cuadra al oeste de las calles Carrillo y State, funciona como el eje de la red de transporte, con rutas que conectan el centro con Westside, Lower West, Eastside, Upper State, Oak Park y los barrios de Mesa, así como a Goleta, Carpintería, UCSB/Isla Vista y el Santa Barbara City College. Sin embargo, actualmente no existe la conexión entre el Centro de Tránsito del Centro y la estación de Amtrak en la calle State, y esta debería completarse.

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



con múltiples paradas a lo largo de State Street. Estos autobuses permitían a los visitantes estacionarse una sola vez y desplazarse libremente entre las zonas comerciales y los destinos sin tener que mover su vehículo. Inmediatamente antes de la pandemia de COVID-19, el servicio de verano del autobús del centro operaba cada 10 minutos entre las 10:00 a. m. y las 6:00 p. m. todos los días, con intervalos de 15 minutos entre las 6:00 p. m. y las 9:00 p. m. los viernes y sábados. El servicio de transporte «Waterfront» operaba con el mismo horario de verano, pero con intervalos de 15 minutos durante todo el día. Fuera de la temporada de verano, entre el Día del Trabajo y el Día de los Caídos, el servicio de transporte del centro de la ciudad operaba cada 15 minutos, y el servicio de transporte de la zona costera, cada 30 minutos, ambos de 10:00 a. m. a 6:00 p. m. Las tarifas eran de 0,50 centavos por viaje para el pasajero (0,25 centavos para pasajeros de 62 años o más y para personas con discapacidad), con un subsidio del Ayuntamiento basado en el servicio que prestaba MTD.

El número de pasajeros del servicio de transporte comenzó a disminuir en la década de 2010, en paralelo al declive de la actividad comercial en State Street, el fin de la Agencia de Reurbanización y el cambio hacia el comercio minorista en línea y las grandes tiendas en otras partes de la región. El número anual de pasajeros del servicio de transporte en el año fiscal (AF) 2012-2013 fue de 341 891 en el servicio del centro de la ciudad y de 82 036 en el servicio de la zona costera. Para el AF 2018-19, el número de pasajeros había bajado a 207 201 en el servicio del centro y a 44 537 en el servicio del malecón. En abril de 2020, la ciudad suspendió el servicio debido a que no contaba con fondos suficientes para mantenerlo y, posteriormente, la inauguración del Paseo de la calle State.

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



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

Por otra parte, la ciudad ha puesto en marcha el State Street Loop, un popular programa piloto que ofrece transporte gratuito y accesible a lo largo de la calle State en vehículos eléctricos tipo carrito de golf, como una prueba de concepto a corto plazo para la movilidad en el corredor. El servicio de transporte «Loop» tuvo 16 000 pasajeros en seis meses, con un horario de operación de 12:00 a 19:00 de jueves a domingo, lo que pone de manifiesto la necesidad de un servicio de transporte público. Los carritos al aire libre ofrecen una experiencia diferente a la de un autobús, ya que los pasajeros viajan al aire libre, pueden observar el corredor a medida que pasan y pueden subir y bajar en paradas fijas sin la sensación de un viaje en transporte público con horario fijo. Los carritos más pequeños facilitan el acceso por la calle State desde el centro de la ciudad hasta la zona costera, mientras que los autobuses más grandes del centro y la zona costera ayudan a conectar al público con State Street desde los destinos más importantes de ambos lugares.

Seguridad vial

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

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



Necesidades de acceso de servicios

El acceso de vehículos de servicio, incluyendo entregas comerciales, recolección de basura y vehículos de construcción, se ha mantenido en general constante desde la creación del paseo temporal de State Street. El Título 10 del prohíbe que los vehículos de más de tres toneladas (la mayoría de los vehículos comerciales) accedan a State Street entre las calles Haley y Victoria, excepto entre las 6:00 a. m. y las 10:00 a. m., con una excepción para las entregas relacionadas con la construcción, y esta restricción ya existía antes del cierre de State Street al tráfico vehicular.

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



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

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



Paisaje

El paisaje urbano actual refleja múltiples mejoras realizadas a lo largo de 50 años desde 1969, con palmeras, aceras de ladrillo ensanchadas, mobiliario urbano y fachadas arquitectónicas históricas que definen el carácter físico del espacio público. Las aceras existentes a lo largo de State Street tienen entre 16 y 24 pies de ancho, con espacios de cafeterías y escaparates de tiendas que dan vida a las fachadas de los edificios, así como amplias áreas de plantación que sirven de separación con la calzada. El carácter general de las plantaciones a lo largo de State Street, en el centro de la ciudad, se ajusta a las convenciones paisajísticas municipales del sur de California de las décadas de 1960 y 1970. Esa época favorecía una estética exuberante y subtropical que mezclaba especies exóticas ornamentales sin una base ecológica sólida ni una lógica temática coherente.

El estado actual del paisaje es desigual y está desactualizado, lo que requiere un mantenimiento continuo y significativo. La plantación irregular, los elementos de paisajismo inerte desgastados y el mantenimiento inconsistente crean una impresión visual fragmentada en varios tramos. Las plantaciones elevadas de forma irregular en algunos lugares interrumpen la continuidad peatonal. Varios

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

es la de un paisaje urbano que, si bien es funcional, no ha sido mantenido ni mejorado de manera integral para estar a la altura de las ambiciones de un corredor urbano emblemático.

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

- Condición y mantenimiento: el paisaje urbano actual está deteriorado y requiere un mejor mantenimiento continuo para reflejar la calidad de un corredor cívico emblemático.
- Color: la paleta de plantas, donde existe, se inclina hacia especies de hoja perenne que ofrecen poca variación en cuanto a floración, color del follaje o interés estacional.
- Plantación fragmentada: la plantación irregular da la impresión de un paisaje urbano aleatorio y sin planificación, en lugar de un diseño coherente.
- Continuidad peatonal: las plantaciones elevadas de manera irregular en algunos lugares interrumpen la continuidad del movimiento peatonal y la accesibilidad. Además, las plantas que superan los dos pies de altura bloquean la vista desde la acera hacia el otro lado de la calle y hacen que la acera se sienta aislada.
- Conservación de árboles ejemplares: a lo largo del corredor hay numerosos árboles ejemplares maduros que representan un importante valor ecológico y estético y que deben protegerse en cualquier rediseño.
- Carácter indiferenciado: actualmente, el paisaje urbano es uniforme a lo largo de todo el corredor, pero carece de uniformidad paisajística, lo que supone una oportunidad perdida para reforzar el carácter distintivo de cada uno de los tres distritos del centro de la ciudad.



Infraestructura civil: Pavimentación y drenaje

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

- Inundaciones: la calle ha sufrido inundaciones durante las recientes lluvias invernales, lo que pone de manifiesto la insuficiencia del sistema de drenaje existente para un corredor con una superficie impermeable considerable.
- Infraestructura obsoleta: el drenaje se aborda de manera desigual mediante sistemas ensamblados y remendados a lo largo de muchas décadas sin un enfoque integral.
- Configuración de la calzada: la sección transversal de la calzada fue diseñada para vehículos y bicicletas, lo que genera conflictos con los usos centrados en ciclistas y peatones que ahora alberga.



- Condición de las aceras: el pavimento es relativamente uniforme a lo largo de todo el corredor y está desgastado en muchos lugares; se ha identificado como prioridad a corto plazo la reparación de los ladrillos y el paisajismo.
- Falta de una estrategia integral: la acumulación de mejoras fragmentadas ha dado lugar a una calidad del paisaje urbano inconsistente que no refleja el estatus ni las ambiciones del corredor.

Lagunas en la programación

Si bien el papel de State Street como lugar de reunión de la comunidad es una de sus mayores fortalezas, existen brechas significativas en la programación, la infraestructura y la gestión que limitan el pleno desarrollo de esta función. Entre los problemas clave se incluyen:

1. Mercado de agricultores

El mercado de agricultores es una de las iniciativas más exitosas de State Street y un modelo del tipo de programación orientada a la comunidad y arraigada localmente que distingue al corredor. El rediseño permanente de la calle debe dar cabida de manera explícita al mercado de agricultores y reforzarlo como un pilar central de la programación.

2. Desfiles y festivales

El papel histórico de State Street como la ruta principal de desfiles y festivales de la ciudad es un activo comunitario definitorio. A medida que el diseño permanente toma forma, mantener la flexibilidad operativa para albergar eventos cívicos importantes requerirá decisiones de diseño deliberadas con respecto a los materiales de superficie, la ubicación de los servicios públicos y el cierre temporal, así como una distinción entre los tipos de eventos que pueden realizarse a lo largo de State Street y los que pueden llevarse a cabo en otras ubicaciones del centro de la ciudad. El equilibrio entre lo permanente



Los elementos de diseño urbano y la flexibilidad operativa para eventos constituyen un desafío clave de diseño. Reconociendo esto, este Plan Maestro propone la creación de un grupo de trabajo interdepartamental, que incluya a representantes del Departamento de Policía, el Cuerpo de Bomberos y otros departamentos municipales pertinentes, para evaluar los requisitos operativos, los protocolos de seguridad y las consideraciones logísticas para futuros desfiles y eventos en State Street. El Plan Maestro de State Street requerirá el desarrollo de un plan integral de eventos y festivales que establezca una ruta clara y predecible para futuras reuniones en el corredor, asegurando que las tradiciones cívicas de Santa Bárbara puedan seguir celebrándose de manera segura y exitosa a medida que la calle evoluciona.

3. *Espacio para reuniones y encuentros*

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

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



3

E PARTICIPACIÓN COMUNITARIA



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



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



PROCESO DE PARTICIPACIÓN

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

MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN

El proyecto atrajo una amplia participación gracias a los anuncios de reuniones y las actualizaciones del proyecto difundidos a través de diversos métodos de divulgación, entre ellos un sitio web dedicado al proyecto con más de 60 000 visitas, una cuenta de Instagram, campañas de divulgación en el centro de la ciudad, anuncios de eventos comunitarios en inglés y español, el boletín «City News in Brief» de Santa Bárbara con más de 2 000 suscriptores de State Street, encartes en las facturas de servicios públicos de toda la ciudad, anuncios de radio y televisión.

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

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

- **Jornadas de puertas abiertas para la comunidad:** Se llevaron a cabo dos eventos públicos presenciales en un local comercial desocupado a lo largo del corredor de State Street, con más de 1,000 asistentes. Estos eventos contaron con exhibiciones informativas, actividades interactivas de mapeo y grupos pequeños



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

- **Talleres de diseño:** Se llevaron a cabo tres talleres de diseño presenciales en un local comercial desocupado de la calle State Street, a los que acudieron más de 500 personas para participar. Estos eventos incluyeron una presentación y debates en grupos pequeños. Para fomentar una amplia participación, los eventos ofrecieron servicio gratuito de guardería en el lugar, materiales en inglés y español, y traductores de habla hispana. Uno de estos eventos estuvo dirigido específicamente a arquitectos y diseñadores locales. Una alianza con el Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara marcó la pauta para un pensamiento creativo en materia de diseño, con la presentación de una exposición de arte, proyecciones nocturnas en el edificio y una presentación del State Street Ballet, todo ello en conjunto con los talleres de diseño. Los eventos se llevaron a cabo por la noche y durante el fin de semana.
- **Encuesta en línea:** Se lanzó una encuesta en línea bilingüe (inglés y español) para recabar opiniones de residentes, trabajadores, propietarios de negocios y visitantes. La encuesta se promocionó a través de los canales de la ciudad, las redes sociales, los medios locales, las facturas de servicios públicos

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

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



Las fiestas de barrio mensuales de la Organización del Centro, el Centro de Orientación Vecinal y el Mercado de Agricultores Certificado de Santa Bárbara, que se realiza los martes y sábados . A través de una colaboración con la Biblioteca Pública de Santa Bárbara, se organizaron eventos únicos que sirvieron como una prueba práctica de cómo se podría dinamizar la cuadra 700 de State Street con la "Biblioteca Itinerante" y juegos comunitarios. Los participantes en más de 65 eventos diferentes se informaron sobre el proyecto y aportaron sus opiniones sobre los tipos de actividades y opciones de transporte que les gustaría ver en State Street en el futuro.

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

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

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

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

CONVERSACIONES COMUNITARIAS «

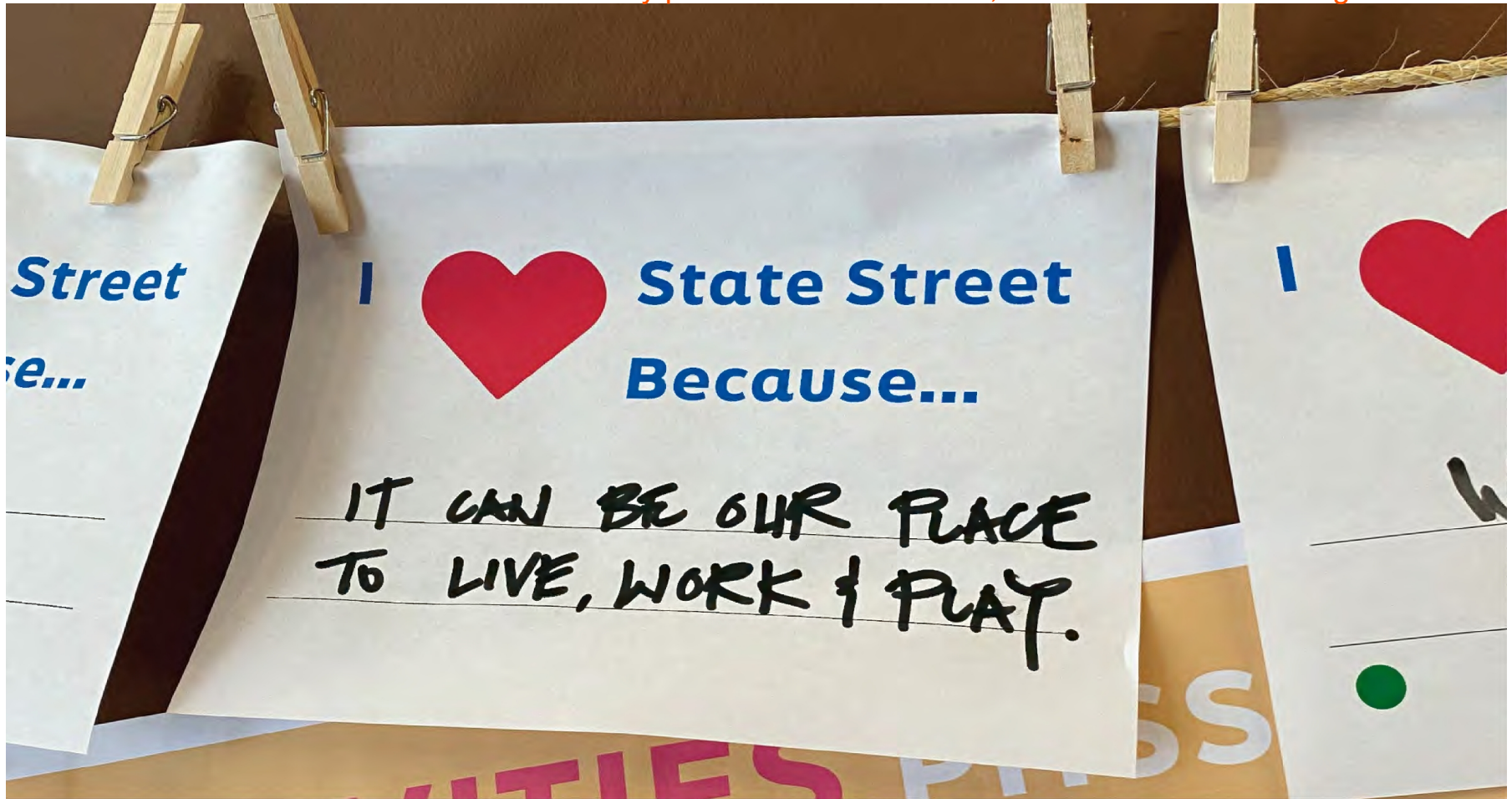
»

- A lo largo del proceso de planificación, el equipo del proyecto, junto con Friends of State Street, organizó una serie de eventos denominados «Conversaciones comunitarias» para presentar información sobre el Plan Maestro y recabar opiniones de organizaciones sin fines de lucro y grupos de interés especial. El Comité Asesor de State Street se reunió periódicamente para orientar el proceso de planificación, mientras que otros comités y comisiones se reunieron en momentos clave. Aunque no se trata de una lista exhaustiva, los conceptos del Plan Maestro se discutieron durante reuniones con las siguientes organizaciones o grupos de comités:
- Comité Asesor de Accesibilidad
- Fondo de las Artes del Condado de Santa Bárbara
- Empresarios del centro de la ciudad
- Comité de Estacionamiento del Centro

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

PARTICIPACIÓN, , ALCANCE

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



CONCLUSIONES CLAVE DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

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

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

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

Lo que escuchamos: Mejorar la transitabilidad y el espacio público

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

Conclusión clave n.º 2: Movilidad multimodal y acceso

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

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

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

Conclusión clave n.º 3: Vitalidad

económica. Lo que escuchamos: Apoyo a una economía próspera en el centro de la ciudad

- La comunidad expresó una profunda preocupación por los locales comerciales vacíos y la salud económica a largo plazo del corredor comercial de State Street.
- Hubo un fuerte apoyo a las mejoras físicas y programáticas que atraerían a más visitantes y actividad al corredor tanto durante el día como por la noche.
- Los propietarios de negocios valoraron la flexibilidad en el uso del derecho de paso de la calle, incluyendo

para mesas al aire libre, exhibidores de tiendas, mercados y eventos.

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

Conclusión clave n.º 4: Carácter e identidad únicos

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

- Los miembros de la comunidad expresaron un gran orgullo por la arquitectura de estilo neocolonial español de State Street y deseaban que se realizaran mejoras en el diseño para complementar y celebrar este carácter distintivo.
- Hubo entusiasmo por ampliar el arte público, la programación cultural y los eventos como estrategias para dinamizar la calle y fortalecer su identidad.
- Los participantes valoraron el papel de la calle como lugar de reunión cívica para toda la comunidad de Santa Bárbara, no solo para los trabajadores del centro o los turistas.

- Muchos encuestados expresaron su deseo de que las mejoras tuvieran un carácter auténticamente santabarbanero y reflejaran el diverso patrimonio cultural de la comunidad.
- La infraestructura verde, que incluye la ampliación de la cubierta arbórea y elementos paisajísticos, recibió un amplio respaldo como medio para realzar el carácter y la calidad ambiental.
- Los participantes advirtieron en contra de soluciones de diseño que parezcan genéricas. La individualidad y su escala humana se describieron de manera consistente como activos que deben protegerse.

Conclusión clave n.º 5: Seguridad y limpieza

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

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

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

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

Conclusión clave n.º 6: Resiliencia climática y sostenibilidad

Lo que escuchamos: Construir una State Street más ecológica

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

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

El proceso de participación comunitaria reveló una comunidad profundamente comprometida con el futuro de State Street y firmemente alineada en torno a una visión compartida: un corredor transitable a pie, vibrante, seguro y auténticamente de Santa Bárbara que atienda por igual a residentes, trabajadores y visitantes. Si bien será necesario hacer concesiones, particularmente en torno al acceso de vehículos, el proceso de participación estableció un mandato claro para una transformación física significativa, acompañada de programas sostenidos y estrategias de desarrollo económico.

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



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



4 UNA VISIÓN RENOVADA

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

LA VISIÓN

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

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



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

El diseño se centra en la flexibilidad. En lugar de elegir entre peatones, ciclistas y vehículos, este plan modifica esa priorización con el tiempo para satisfacer las necesidades cambiantes del vecindario. Aceras más anchas, de aproximadamente 30 pies a cada lado, enmarcan un carril compartido de 20 pies en el centro. Durante la mayor parte del día y/o de la semana, este carril se destina a ciclistas y al transporte público, y al menos el 50 % del tiempo durante la semana se destina a espacio para peatones, transporte público y ciclistas dentro del carril compartido de 20 pies. Durante una parte del día y/o de la semana, se abre a vehículos privados, entregas y operaciones de servicio. En todo momento, permite el acceso de emergencias. Los bolidos retráctiles hacen posible esta flexibilidad, impidiendo el paso de vehículos cuando el tráfico peatonal es más intenso y permitiendo el acceso cuando más se necesita, como en las primeras horas de la mañana para el servicio de entregas.

La comunidad ha sido clara: un espacio centrado en los peatones para caminar, comer, jugar y celebrar eventos es la prioridad, pero sigue siendo necesario cierto acceso de vehículos para las operaciones comerciales. Este esquema flexible respeta ambos aspectos. Garantiza que el peatón sea siempre el usuario principal, al tiempo que preserva el acceso que sustenta a los negocios y a los residentes.

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

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

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN

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

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

Este conjunto de objetivos destaca el papel de State Street como el patio delantero de la comunidad: un espacio público compartido y crucial que atiende las necesidades de todos los residentes de Santa Bárbara

y que, al mismo tiempo, funciona como un destino importante para los visitantes. Las prioridades clave incluyen la creación de un espacio comunitario sólido; la movilidad, la seguridad y la accesibilidad para todas las edades y capacidades; y la salud económica respaldada por un mayor número de viviendas en el centro de la ciudad. Existe un amplio apoyo comunitario a una State Street libre de autos y centrada en las personas, como lo demuestran las opiniones del público, las encuestas a empresas y las peticiones.

State Street como destino comercial El rediseño de

State Street debe crear un entorno de destino capaz de atraer a una amplia variedad

de personas, mejorar el rendimiento de los arrendamientos y brindar certeza a los propietarios y comerciantes que toman decisiones de inversión a largo plazo. Las prioridades clave incluyen resolver el actual estancamiento en la configuración, mejorar la visibilidad de los comercios y el acceso a los servicios, y facilitar el desarrollo de viviendas que respalde la viabilidad comercial a largo plazo. Un cronograma de implementación urgente y claramente comunicado

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

State Street como núcleo cívico

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

Principios rectores

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

- Más gente, más actividades y más programas son la clave del éxito del centro de la ciudad
- El centro de la ciudad es fundamental para la vitalidad económica de toda la ciudad
- Las conexiones aumentan la vitalidad
- La adaptabilidad y la sostenibilidad aumentan la resiliencia a largo plazo

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.



BIENVENIDOS AL PASEO DE LA CALLE STATE

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

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

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



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



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



PLAN MAESTRO DE **CREATE STATE** 101