



PLANIFICACIÓN DE SUB-ÁREA DE SA TOMORROW:  
PLAN DEL CENTRO REGIONAL DEL ÁREA DE DOWNTOWN

ADOPTADO: 05 DE DICIEMBRE DE 2019

# Índice

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>3</b>
	PROCESO Y LÍNEA DE TIEMPO .....	3
	INTERESADOS .....	4
	EL EQUIPO DE PLANIFICACIÓN .....	6
<b>2</b>	<b>CONDICIONES EXISTENTES</b> .....	<b>8</b>
	HISTORIA DEL ÁREA DE DOWNTOWN .....	8
	ACTIVOS .....	8
	DESAFIOS .....	8
	OPORTUNIDADES .....	9
	PLANES DE SUB-ÁREA Y PLANES VECINALES Y COMUNITARIOS EXISTENTES .....	9
<b>3</b>	<b>VISIÓN Y METAS</b> .....	<b>10</b>
	¿QUÉ ES UNA DECLARACIÓN DE VISIÓN? .....	10
	ESTABLECER LA VISIÓN Y LAS METAS .....	10
	VISIÓN .....	12
	METAS .....	12
<b>4</b>	<b>MARCO DEL PLAN</b> .....	<b>15</b>
	ESTABLECER EL MARCO DEL PLAN Y LAS RECOMENDACIONES .....	15
	RESUMEN DEL MARCO DEL PLAN .....	18
	USO DEL SUELO .....	18
	ÁREAS DE ENFOQUE .....	30
	CORREDORES DE USO-MIXTO .....	34
	MOVILIDAD .....	41
	SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA .....	53
	PROYECTOS CATALIZADORES .....	60
	VIVIENDA .....	63
	DESARROLLO ECONÓMICO .....	69
<b>5</b>	<b>PERFILES Y PRIORIDADES VECINALES</b> .....	<b>74</b>
	¿QUÉ SON LOS PERFILES Y PRIORIDADES VECINALES? .....	74
<b>6</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN</b> .....	<b>75</b>
	PROPÓSITO DEL PLAN .....	75
	INTENCIÓN DEL PLAN .....	76
	CÓMO UTILIZAR ESTE PLAN .....	76
	CORRDIANCIÓN CON PLANES ADOPTADOS .....	76
	REQUISITOS LEGALES .....	78
	IMPLEMETANCIÓN – USO DEL SUELO .....	78
	IMPLEMENTACIÓN – ÁREA DE ENFOQUES .....	80
	IMPLEMENTACIÓN – MOVILIDAD .....	83
	IMPLEMENTACIÓN – SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA .....	88
	IMPLEMENTACIÓN – VIVIENDA .....	92
	IMPLEMENTACIÓN – DESARROLLO ECONÓMICO .....	94

# 1 Introducción

## Proceso y Línea de Tiempo

El proceso de desarrollo del Plan del Centro Regional del Área de Downtown tomó aproximadamente 30 meses, desde el establecimiento del proyecto hasta la adopción por parte del Consejo de la Ciudad. El personal del Departamento de Planificación trabajó con una amplia gama de miembros de la comunidad incluyendo asociaciones vecinales, dueños de negocios y propiedades, empleadores, instituciones educativas y culturales, organizaciones asociadas y departamentos de la Ciudad para crear un plan realista e implementable para este importante Centro Regional.

### ***Fase 1: Establecimiento del Proyecto***

De abril a junio de 2017:

La primera fase del proyecto se centró en el establecimiento del proyecto, que incluyó determinar la membresía del Equipo de Planificación y finalizar los límites detallados del área del plan. La Fase 1 también incluyó un análisis realizado por el Equipo del Proyecto para refinar las estimaciones de captura de crecimiento en todos los centros regionales y determinar cómo se debe asignar el crecimiento total proyectado para la Ciudad en cada Centro Regional y, en general, para mayor capacidad futura en los corredores de tránsito conforme a lo detallado en el Plan Integral SA Tomorrow adoptado.

### ***Fase 2: Análisis y Visión***

De junio a noviembre de 2017:

La segunda fase del proyecto se centró en analizar las condiciones existentes y la capacidad de crecimiento del Centro Regional del Área de Downtown. El equipo de planificación y los miembros de la comunidad proporcionaron instrucciones sobre la visión y el establecimiento de metas para el Área de Downtown. El análisis y el refinamiento de las condiciones existentes ayudaron a garantizar que la visión y las metas del Centro Regional del Área de Downtown se basen en el contexto adecuado.

### ***Fase 3: Marco del Plan***

De noviembre de 2017 a abril de 2019:

La tercera fase del proyecto se centró en trabajar con la comunidad y las partes interesadas para crear el Marco del Plan. El Marco del Plan incluye el uso del suelo y forma urbana; identificación y planificación para áreas de enfoque, corredores multimodales y sitios catalizadores; planificación de infraestructura y servicios; movilidad y conectividad para todas las modalidades; ámbito y espacios públicos; y tipos de sitios.

### ***Fase 4: Recomendación y Estrategias de Implementación***

De mayo de 2018 a junio de 2019:

La cuarta fase desarrolló proyectos, programas y políticas específicas para afectar el cambio en el Centro Regional del Área de Downtown. Esta fase también incluyó el desarrollo de estrategias y recomendaciones de implementación específicas enfocadas a la acción para posibles fuentes de financiamiento.

## **Fase 5: Documentación y Adopción**

De junio de 2019 a noviembre de 2019:

La última fase del proyecto se dedicó a convertir el sitio web del proyecto en el ePlan final para el Centro Regional del Área de Downtown, crear el Resumen Ejecutivo, y orientar el plan a través del proceso de aprobación y adopción. El Equipo del Proyecto se reunió con los departamentos de la Ciudad y otros socios para desarrollar los próximos pasos críticos para apoyar la implementación del plan.

## **Interesados**

El proceso de planificación del Centro Regional del Área de Downtown incorporó más de 100 actividades que estimulan el compromiso, como entrevistas, intercepciones y grupos de debate con las partes interesadas de los siguientes grupos, además de conversaciones con líderes de la comunidad, dueños de pequeños negocios e individuos que no se mencionan a continuación:

- Consejo de Autoridades del Área de Alamo (AACOG)
- Organización de Planificación del Área Metropolitana de Alamo (AAMPO)
- AREA Real Estate
- Condado de Bexar
- Bike San Antonio
- CAST Tech High School
- Centro San Antonio
- Distritos del Consejo de la Ciudad 1, 2, 3, y 5
- Centro de Desarrollo y Operaciones de Center City de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Artes y Cultura de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de San Antonio
- Distrito de Salud Metropolitano de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Servicios Vecinales y de Vivienda de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Preservación Histórica de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Innovación de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Sustentabilidad de la Ciudad de San Antonio
- Parques y Recreación de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Transporte y Mejoras Estructurales de la Ciudad San Antonio
- Oficina de Patrimonio Mundial de la Ciudad de San Antonio
- Asociación Vecinal de Denver Heights
- Asociación Vecinal de Dignowity Hill
- DisabilitySA
- Geekdom
- Haven for Hope
- Hemisfair
- Hixon Properties
- Asociación King William
- La Familia Cortez

- Asociación Vecinal de Lavaca
- Organización de Liderazgo de Profesionales (LOOP)
- Distrito de Artes de Lone Star
- Asociación Vecinal de Lone Star
- Consorcio de McCullough Avenue
- My Urban SA
- Servicio de Parques Nacionales
- NRP Group
- Pape-Dawson
- Asociación Vecinal de Roosevelt Park
- Distrito San Antonio 2030
- Cámara de Comercio de San Antonio
- Sociedad de Conservación de San Antonio
- Asociación de Hoteles y Alojamientos de San Antonio
- Distrito Escolar Independiente de San Antonio
- Distrito Escolar Independiente de San Antonio
- Museo de Arte de San Antonio
- Biblioteca Pública de San Antonio
- San Antonio River Authority (SARA)
- Asociación River Walk de San Antonio
- Sistema de Agua de San Antonio (SAWS)
- Comisión Juvenil de San Antonio
- Catedral de San Fernando
- Tiendas en River Center
- Distrito de Artes de Southtown
- Swell Cycle
- Junta de Zona de Reinversión de Incremento de Impuestos #11 (Downtown)
- Tech Bloc
- Departamento de Transporte de Texas
- The Majestic
- El Consejo Sin Fines de Lucro
- Universidad de Texas en San Antonio
- Instituto de Suelos Urbanos en San Antonio
- Tránsito Metropolitano VIA
- Corporación de Desarrollo Westside
- Zachary Group

## El Equipo de Planificación

- Aubrey Lewis
  - Asociación Vecinal de Denver Heights
- Nicolas Rivard
  - Asociación Vecinal de Dignowity Hill
- Margie Beecher
  - Asociación de Residentes de Downtown
- Zet Baer
  - Asociación King William
- Nicolas Melde
  - Asociación Vecinal de Lavaca
- Darryl Ohlenbusch
  - Asociación Vecinal de Lavaca
- Susan Powers
  - Asociación Vecinal de Lone Star
- Thomas Davis
  - Asociación Vecinal de Roosevelt Park
- Melissa Alcalá
  - CAST Tech High School
- Liza Barratachea
  - Asociación de Hoteles y Alojamientos de San Antonio
- John Beauchamp
  - Hixon Properties
- Susan Beavin
  - Sociedad de Conservación de San Antonio
- Steve Graham
  - San Antonio River Authority
- Corrina Green
  - Zachry Group
- Belinda Hartwig
  - Cámara de Comercio de San Antonio
- David Huete
  - Haven for Hope
- Santiago Jaramillo
  - Tránsito Metropolitano VIA
- Elizabeth Kertesz
  - Distrito de San Antonio 2030
- Mariah Kilbourne
  - disABILITYsa
- Luis Miguel Martínez
  - AREA Real Estate
- Atiya Mitchell
  - Estudiante de la Universidad de Texas en San Antonio
- Ruth Morris
  - Organización de Liderazgo de Profesionales (LOOP)

- Benjamin Perry
  - Universidad de Texas en San Antonio
- Janis Ploetz
  - Instituto de Suelos Urbanos – San Antonio
- Jason Rodriguez
  - HNTB
- Louis Sanchez
  - Catedral San Fernando
- JD Simpson
  - SWell Cycle
- Lisa Tapp
  - Museo de Arte de San Antonio
- Maggie Thompson
  - Asociación Riverwalk de San Antonio
- Warren Wilkinson
  - Centro San Antonio
- Jay Renkens
  - Director a Cargo, MIG
- Andrew Rutz
  - Administrador del Proyecto, MIG
- Jacob Floyd
  - Administrador del Proyecto – Ciudad de San Antonio

### ***EL Proceso de Selección***

Cada uno de los planes de Sub-Área de SA Tomorrow fue desarrollado con opiniones y participación regular de residentes locales, dueños de negocios, propietarios de viviendas, representantes de instituciones y otros socios y partes interesadas clave. Además, un Equipo de Planificación formal fue creado para cada Sub-Área para brindar asesoramiento y orientación más frecuente, en detalle y consistente durante todo el proceso de planificación. La composición del Equipo de Planificación para cada área se compone de representantes y partes interesadas listados previamente, y varía dependiendo de los usos, activos, desafíos y oportunidades existentes, asociadas con cada área.

## 2 Condiciones Existentes

### Historia del Área de Downtown

El hogar de Alamo. Corazón de la Ciudad de Alamo. San Antonio surgió del Presido San Antonio de Bexar, fundado en 1718, y de la villa de San Fernando de Bexar, alquilada por los Isleños Canarios en 1731. La Catedral de San Fernando, la Main Plaza y la Plaza de Armas fueron los puntos focales para el crecimiento de la nueva ciudad. El Downtown es donde todo comenzó.

Toda gran ciudad tiene un gran Downtown. El nuestro es un centro de personas y actividades: negocios, gobierno, entretenimiento, cultura y vivienda. El único peligro del San Antonio River fue aprovechado y reutilizado en un servicio de clase mundial para residentes y visitantes por igual; El San Antonio Riverwalk. Los edificios que se encuentran aquí reflejan los esfuerzos de los residentes que han trabajado, vivido y prosperado en este lugar, el corazón de la comunidad de San Antonio.

El Plan del Área del Downtown también incluye los vecindarios King William, Lavaca, Roosevelt Park, Lone Star, Denver Heights y Dignowity Hill. Estos vecindarios históricos, entre los más antiguos de San Antonio, representan un pasado, presente y futuro diversos y prósperos.

[Ver Anexo 1 – Atlas de Condiciones Existentes]

[Ver Figura 1 – Mapa del Área de Estudio]

[Ver Figura 2 – Mapa de Ubicación del Plan]

### Activos

El downtown posee muchos activos, algunos históricos y otros como resultado de nuevos deseos y necesidades. San Antonio River Walk, Alamo, Mission Concepcion, San Fernando Cathedral, Hemisfair, San Pedro Creek Park, Blue Star Arts Complex, Historic Market Square, Tower of the Americas, y muchos vecindarios históricos son solo algunos de los lugares que hacen que el Downtown de San Antonio sea único. Activos como el Tobin Center y Alameda y Majestic Theatres reflejan la historia del área como un centro de vida nocturna y entretenimiento. El Downtown también cuenta con algunas de las áreas más aptas para el tránsito a pie o en bicicleta de toda la ciudad y es un importante centro de tránsito. Si bien el Downtown de la ciudad puede estar asociado principalmente con una fuerte industria turística y hotelera, otros empleadores importantes incluyen varias agencias gubernamentales, atención médica y finanzas. También es un centro emergente para TI (tecnología de la información) y trabajos de servicio profesional. Otros activos incluyen la remodelación del Hemisfair Park y las mejoras en San Pedro Creek.

### Desafíos

Uno de los mayores activos del Downtown, una fuerte industria turística, también plantea uno de sus mayores desafíos. La mayoría de los nuevos desarrollos, en particular los desarrollos de mediana a gran altura, en el centro de las últimas décadas han sido hoteles y servicios relacionados. Identificada durante mucho tiempo como destino turístico, la abundancia del desarrollo hotelero también impulsa los negocios de restaurantes, bares, lugares de entretenimiento y establecimientos minoristas. Las viviendas recientemente desarrolladas no son accesibles para muchas personas que ya viven en el Área de Downtown, con tasas de alquiler promedio más altas que el resto del condado para todo tipo de unidades. Aunque todavía es muy transitable, la experiencia peatonal a nivel de la calle actualmente está muy lejos de la experiencia de River Walk. El Área de Downtown sufre brechas generalizadas en la red de aceras y

áreas de mal estado de las aceras, frecuentes estacionamientos en superficie que perjudica la experiencia de los peatones, iluminación inconsistente e ineficiente, y se beneficiaría de una mejor conectividad con los vecindarios adyacentes. Además, la falta de un dosel arbóreo extendido y una abundante cubierta impermeable se combinan para crear una isla de calor en el Área de Downtown.

## Oportunidades

La oportunidad abunda para el Área de Downtown. La abundancia de estacionamientos y garajes presenta una cantidad considerable de terrenos subutilizados que pueden ser reconstruidos para usos más beneficiosos, como vivienda, oficinas y locales comerciales y servicios de apoyo para residentes. Del mismo modo, los terrenos vacantes y los sitios industriales que se encuentran principalmente en la periferia del área del plan son excelentes oportunidades de reurbanización que pueden ayudar a proporcionar más lugares de uso mixto, opciones residenciales y servicios de 18 horas. Es esencial que estos desarrollos sean sensibles al contexto de las áreas que los rodean. Si bien el Downtown está físicamente separado de los vecindarios adyacentes por las carreteras elevadas que producen contaminación sonora y, en algunos casos, dividen el área del plan, el espacio debajo de ellas presenta oportunidades para la creación de espacios públicos creativos y enlaces más seguros y cómodos con los vecindarios adyacentes.

## Planes de Sub-Área y Planes Vecinales y Comunitarios Existentes

Los planes de Sub-Área están destinados a proporcionar una estructura más coordinada, eficiente y efectiva para la planificación del vecindario. La planificación del vecindario existente se integrará en la planificación de los centros regionales y las áreas comunitarias. Los vecindarios se convertirán en subgeografías integrales de estas Sub-Áreas, al tiempo que recibirán atención especial a través de capítulos y/o secciones en cada Plan de Sub-Área, reflejando oportunidades específicas, desafíos, recomendaciones y prioridades de cada vecindario participante. Los planes vecinales y comunitarios deben respetarse, según corresponda, ya que están integrados en los Planes de Sub-Área.

## 3 Visión y Metas

### ¿Qué es una Declaración de Visión?

Una declaración de visión describe el estado deseado de un lugar en el futuro. Con el apoyo de la comunidad, una visión efectiva puede influir en las decisiones e inspirar acciones para avanzar hacia ese futuro idealizado. Las metas describen con mayor detalle los resultados que respaldarán la realización de la visión. Estos, a su vez, están respaldados por estrategias y acciones más específicas que implementarán la visión y las metas más amplias. Estas estrategias involucrarán proyectos, programas, políticas y otros medios específicos propuestos para lograr la visión de la comunidad.

La Visión y las Metas del Centro Regional del Área de Downtown fueron desarrolladas con las opiniones de residentes y las partes interesadas de la comunidad a través de un proceso iterativo de desarrollo y refinación de estos conceptos. Durante los esfuerzos preliminares de participación comunitaria, los miembros de la comunidad articularon valores importantes e identificaron los activos, desafíos y oportunidades del Área de Downtown. Este aporte de la comunidad se convirtió en la base para la Visión y las Metas del Área del downtown, que se refinaron con los comentarios del Equipo de Planificación y los interesados en la segunda Reunión Comunitaria.

### Establecer la Visión y las Metas

El éxito de los Planes de Sub-Área de SA Tomorrow depende de una amplia participación de las partes interesadas del área. Para garantizar este éxito, el personal de la ciudad trabajó con una amplia gama de miembros de la comunidad durante todo el proceso de planificación. Estos incluyeron asociaciones vecinales, dueños de negocios y propiedades, residentes, empleadores, instituciones educativas y culturales, organizaciones públicas y sin fines de lucro, y otros departamentos de la Ciudad para crear un plan realista y que se pueda llevar a cabo en el Área de Downtown.

El proceso de planificación fue diseñado para crear un "ciclo de retroalimentación" entre la Ciudad y la comunidad a medida que se desarrollaba el plan. Este enfoque asegura que el Plan de Sub-Área refleje los valores y prioridades de la comunidad. Se utilizó una variedad de herramientas y técnicas para garantizar que los interesados estuvieran bien informados sobre los Planes de Sub-Área de SA Tomorrow; alentar a participar en una variedad de eventos y actividades estimulantes; y comprometerse en brindar una retroalimentación constructiva sobre un futuro deseado.

Para cada ejercicio de aportación pública, esta sección describe lo que se solicitó, cómo se presentó la aportación a los interesados, luego se llevó a cabo en otros ejercicios de participación y finalmente se incorporó al plan.

Los resultados de los ejercicios y encuestas están disponibles en la Biblioteca de documentos del sitio web y como un apéndice del Plan. En algunos casos, los resultados han sido resumidos. A lo largo del proceso, se han publicado resultados brutos completos de los ejercicios en la página web del plan.

Para facilitar la información pública y la participación de la comunidad, se creó el sitio web del Centro Regional del Área de Downtown y se puso a disposición del público en general. El sitio web incluye una sección para dejar comentarios que se envían directamente al administrador del proyecto.

### Ejercicio 1: Borrador de Activos, Desafíos y Oportunidades

Una reunión inicial del Equipo de Planificación se celebró en el Complejo College, Nursing & Allied Health de San Antonio. Durante la reunión inicial, el Equipo de Planificación debatió los activos, los desafíos y las oportunidades en el Área de Downtown, así como las estrategias para los esfuerzos de divulgación. Los resultados del ejercicio 1 fueron publicados en la biblioteca de documentos del sitio web. Esta información ayudó a fundamentar los elementos de visión, prioridades y metas del borrador del plan.

### Ejercicio 2: Borrador de Elementos de Visión

La segunda reunión del Equipo de Planificación se celebró en el Auditorio de la Biblioteca Central de San Antonio en el Área de Downtown. Los miembros del Equipo de Planificación comenzaron a identificar los temas de una visión para el Plan del Centro Regional del Área de Downtown a través de un debate facilitada por el equipo del proyecto. Los resultados del ejercicio 2 se publicaron en el sitio web del plan y se distribuyeron al equipo de planificación. Este ejercicio ayudó a fundamentar las declaraciones de visión y metas del plan.

### Ejercicio 3: Desarrollo de la Visión y las Metas del Área

La primera reunión comunitaria del Área de Downtown se celebró en La Orilla del Rio Ballroom ubicado en 203 South St. Mary's Street. Servicios de interpretación en español estaban disponibles. Las metas de esta reunión fueron desarrollar el borrador de la declaración de visión y las metas para el Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Los miembros de la comunidad participaron en varios ejercicios de grupos pequeños facilitados. En el primer ejercicio, los grupos identificaron lo que pensaban que debía preservarse, agregarse, eliminarse y mantenerse fuera del Área de Downtown. Luego, los grupos discutieron sus resultados para llegar a un consenso sobre las oportunidades más importantes que enfrenta el Área de Downtown y los mayores desafíos para aprovechar estas oportunidades. El ejercicio de visión y metas pidió a los miembros de la comunidad que escribieran una declaración describiendo cómo imaginan el futuro del Área de Downtown. Los facilitadores alentaron a los miembros de la comunidad a pensar en elementos como vivienda, conectividad, movilidad, parques y espacios abiertos, tiendas, restaurantes, empleo y otros servicios. Los grupos pequeños identificaron temas comunes entre las declaraciones de visión individuales de su grupo. A partir de estos temas comunes, cada grupo completó un resumen de sus ideas que luego fue leído en voz alta por un portavoz de cada grupo a toda la audiencia. Se pueden ver ejemplos de imágenes de resumen de grupo aquí. Los resultados del ejercicio 3 se publicaron en el sitio web del plan. Estos resultados fundamentaron directamente al borrador de declaración de visión y metas del plan.

### Ejercicio 4: Revisión del Borrador de Visión y Metas

La tercera reunión del Equipo de Planificación se celebró en Steves Homestead River House, ubicada en el vecindario de King William. Los miembros del Equipo de Planificación recibieron un resumen de los comentarios de la comunidad recibidos hasta ese momento, que informaban el borrador de la declaración de visión y las metas. Durante esta reunión, se presentó el borrador inicial de la declaración de visión y las metas para facilitar el debate y los comentarios. El Equipo de Planificación sugirió que una declaración de visión a largo plazo era útil, pero demasiado larga para ser comunicada efectivamente con el público y solicitó que se redactara una versión del "lema". Los resultados del ejercicio 4 se incluyeron en el resumen de la reunión publicado en el sitio web del plan.

### Ejercicio 5: Revisión y Confirmación del Borrador de Visión y Metas

Durante la cuarta reunión del Equipo de Planificación celebrada en la Sala de Juntas Anexas del Museo de Arte de San Antonio, el personal del Departamento de Planificación presentó un resumen de las revisiones realizadas a la visión y las metas hasta el momento, incluida la versión del "lema" de la declaración de visión. Los miembros del Equipo de Planificación fueron informados de que el borrador revisado de la declaración de visión y metas se presentaría para la opinión pública durante esta fase del proceso de planificación.

### Ejercicio 6: Finalización del Borrador de Visión y Metas

La segunda reunión de la Comunidad del Área de Downtown se celebró en Roosevelt Park Clubhouse. Intérpretes de español estaban disponibles. Se invitó a los interesados a comentar sobre la Visión y las metas emergentes del Plan. El ejercicio pidió a los interesados que utilizaran marcadores de colores para resaltar (o agregar comentarios) palabras o declaraciones de interés para ellos: Verde = "Me gusta", Azul = "Agregar", Rojo = "No me gusta". Los resultados del ejercicio se publicaron en el sitio web del plan a través del Resumen de la reunión comunitaria #2. Estos resultados llevaron a un refinamiento final de las declaraciones de Visión y Metas del Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Los resultados del ejercicio 6 se incluyeron en el resumen de la reunión publicado en el sitio web del plan.

## Visión

El Downtown es un downtown diverso y próspero, arraigado en una rica historia y perfectamente conectado con los grandes vecindarios de Downtown. El Downtown es un lugar familiar, habitable y acogedor que ha conservado su sensación de comunidad de pequeño pueblo, a la vez que cultiva una mayor combinación de usos y densidad.

El Downtown tiene una gran cantidad de espacios públicos activos y vías verdes urbanas, conectadas por un sólido transporte público y una infraestructura segura para peatones y bicicletas. Sus vecindarios urbanos infunden su carácter único en un emocionante entorno de vida, trabajo y entretenimiento. Una amplia gama de opciones de vivienda ofrece opciones que son accesibles para todos los residentes de Downtown.

## Metas

### ***Meta 1: Preservar y Mejorar la Autenticidad del Downtown***

- Crecer y evolucionar de una manera significativa que fomente el apego entre personas y lugares;
- Respetar los lugares históricos y culturalmente significativos, incluidos ejemplos significativos de una arquitectura más contemporánea y moderna;
- Preservar y proteger las Misiones de San Antonio designadas por el Patrimonio Mundial y otros sitios históricos asegurando un crecimiento compatible; y
- Fomentar la reutilización adaptativa.

### ***Meta 2: Conectar Distritos y Vecindarios con una Red Multimodal Accesible***

- Proporcionar infraestructura y desarrollo para lograr una mejor conectividad de tránsito;

- Mejorar y expandir una red de aceras y cruces peatonales de alta calidad para proporcionar acceso seguro a personas de todos los niveles de capacidad;
- Utilizar usos minoristas en la planta baja y un diseño detallista para crear una experiencia atractiva a nivel de la calle;
- Invertir en infraestructura para bicicletas que sirva tanto a los viajeros como a la recreación;
- Incorporar significativamente el tránsito en la red de vías fluviales existentes; y
- Priorizar la infraestructura de peatones y bicicletas sobre los vehículos, incluidas soluciones creativas de administración de espacios en acera.

### ***Meta 3: Adoptar el Aprendizaje Permanente y Celebrar la Diversidad Artística y Cultural***

- Proporcionar acceso a una gama completa de escuelas y otras oportunidades educativas para los residentes en cada etapa de sus vidas;
- Promover una fuerza laboral educada y bien capacitada;
- Fomentar la incorporación del arte público en los proyectos de desarrollo y reurbanización;
- Incorporar características de orientación derivadas contextualmente y planificación de sitios; y
- Garantizar la sostenibilidad de las organizaciones e instituciones artísticas y culturales.

### ***Meta 4: Diversificar la Combinación de Usos en el Centro del Downtown***

- Fomentar que los edificios nuevos y renovados incorporen una combinación de usos;
- Fomentar el desarrollo de lotes vacantes en el downtown con una combinación de usos geográficamente equilibrados;
- Cultivar emprendimientos, pequeños negocios e innovación;
- Atraer viviendas adicionales y una diversidad de opciones de empleo en el centro de Downtown; y
- Creer vecindarios completos al proporcionar a los residentes un acceso seguro y conveniente a las actividades diarias, bienes y servicios.

### ***Meta 5: Aprovechar y Mejorar la Reputación del Downtown como Destino Hotelero y de Turismo***

- Crear destinos nuevos y mejorar los existentes para proporcionar oportunidades culturales y de entretenimiento adicionales para residentes y visitantes por igual;
- Crear entradas seguras y atractivas al Downtown desde las calles y carreteras;
- Asegurarse de que los residentes y visitantes tengan lugares al este, se entretengan y experimenten la auténtica cultura de San Antonio;
- Crear usos complementarios que atraigan tanto a visitantes como a residentes.

### ***Meta 6: Ampliar la Diversidad de Opciones de Vivienda en Todo el Centro del Downtown y sus Vecindarios***

- Proporcionar una variedad de tipos de viviendas, tanto ocupadas por propietarios como por inquilinos, que sean accesibles para las personas en todas las etapas de la vida y para una variedad de niveles de ingresos;
- Preservar viviendas accesibles existentes;
- Enfatizar el desarrollo de viviendas de "Segmento Intermedio No Atendido" para inquilinos y propietarios; y
- Garantizar que el Downtown sea un lugar habitable para familias, niños, estudiantes, adultos mayores y otros.

### ***Meta 7: Crear Mayores Oportunidades para Parques, Espacios Públicos y Recreación***

- Fomentar la conectividad a los senderos existentes;
- Garantizar que los espacios públicos se dimensionen de manera adecuada, flexible, programable y funcional para personas de todos los niveles de habilidad;
- Garantizar que los espacios públicos se ubiquen adecuadamente para optimizar sus niveles de actividad;
- Crear un ámbito público que sea lo suficientemente seguro y acogedor como para que los niños tengan el poder de jugar e interactuar con los espacios cotidianos;
- Apoyar eventos existentes y alentar nuevos eventos comunitarios; y
- Aprovechar las oportunidades innovadoras para crear nuevos parques y espacios de recreación.

### ***Meta 8: Promover la Seguridad, la Salud y la Sostenibilidad***

- Aumentar la seguridad de los peatones a través de una inversión activa en iluminación mejorada y diseño completo de calles;
- Aumentar el dosel arbóreo en todo el Downtown;
- Crear vecindarios urbanos saludables y sostenibles a través de un diseño urbano de alta calidad, edificios de alto rendimiento y un énfasis en infraestructura verde, calidad del aire y del agua; y
- Promover el uso de superficies permeables en los esfuerzos de reconstrucción.

### ***Meta 9: Mejorar la Orientación, las Entradas Clave y las Conexiones Principales***

- Integrar una excelente señalización y monumentos inconfundibles y orientación en todo el Downtown;
- Promover identidades más fuertes y únicas para cada uno de los distritos para resaltar su sentido único de lugar;
- Identificar y mejorar las entradas clave entre distritos y vecindarios para delimitar mejor sus límites; y
- Abordar las principales barreras de infraestructura, como las líneas ferroviarias de carga y las carreteras interestatales, y mejorar las conexiones fundamentales a través del diseño creativo, la iluminación y el arte público.

## 4 Marco del Plan

### Establecer el Marco del Plan y las Recomendaciones

El mapa del Marco del Plan incluye mejoras físicas clave y conceptos estratégicos que influenciarán el desarrollo en el Centro Regional del Área de Downtown. Estas incluyen áreas prioritarias de enfoque para un (re) desarrollo; mejoras para peatones, bicicletas y calles; recomendaciones de parques y espacios abiertos; y áreas prioritarias para alentar el desarrollo de uso mixto.

El Marco del Plan del Centro Regional del Área de Downtown se desarrolló mediante una combinación de análisis técnico y aportes de la comunidad. El Marco ilustra y describe la visión general a largo plazo para el Centro Regional del Área de Downtown, incluidas las áreas donde se enfocarán los nuevos desarrollos, las mejoras clave de movilidad, las oportunidades para más parques y espacios abiertos, y otros "grandes movimientos" que darán forma al futuro del Área.

Al comienzo del proceso de planificación, el equipo del proyecto desarrolló un estudio y análisis en profundidad del Centro Regional del Área de Downtown para comprender la historia y el desarrollo del área, así como las condiciones existentes. El Equipo de Planificación compartió su opinión sobre los activos, oportunidades y desafíos del área para desarrollar una comprensión más matizada del Centro Regional y los valores y prioridades de la comunidad. El personal de la ciudad también llevó a cabo una participación adicional de los interesados y del público para captar los comentarios de una amplia gama de residentes del Área de Downtown. A través de una serie de sesiones de trabajo facilitadas y ejercicios interactivos, el Equipo de Planificación proporcionó información y dirección que se refleja en el Marco del Plan.

Durante varios meses, el personal del proyecto y el Equipo de Planificación trabajaron en colaboración para elaborar el Marco e identificar las prioridades, mejoras y estrategias clave que darán forma al Plan de Sub-Área y guiarán el crecimiento, el desarrollo y la inversión en el Centro Regional del Área de Downtown. Se desarrolló una serie de recomendaciones preliminares sobre varios temas para la retroalimentación de las partes interesadas y se reflejan en el Plan.

#### *Marco del Plan*

El enfoque de la tercera reunión del Equipo de Planificación fue desarrollar conceptos clave del plan, tales como áreas de enfoque, corredores de uso mixto, parques, espacios abiertos y recreación, senderos, rutas de tránsito prioritarias, rutas prioritarias de bicicleta y mejoras prioritarias del paisaje urbano. Los asistentes a la reunión se dividieron en grupos para crear sus propios diagramas del marco que luego fueron sintetizados por el personal de la ciudad para crear la base para el diagrama del marco del plan.

En la primera reunión de la comunidad, los miembros de la comunidad participaron en ejercicios de grupos pequeños para planear fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que se describieron verbalmente y luego se simbolizaron en un mapa. Esta retroalimentación también se incorporó a los diagramas del marco.

En la Reunión del Equipo de Planificación #6, el Equipo de Planificación discutió varios sitios catalizadores que también se volvieron parte del diagrama del marco del plan. Los sitios catalizadores fueron elegidos de las Áreas de Enfoque identificadas en reuniones previas.

### *Áreas de Enfoque*

Las áreas de enfoque fueron un tema de debate en la Reunión del Equipo de Planificación #3 como parte de la redacción del Marco del Plan. La identificación preliminar de los elementos del plan, incluidas las áreas de enfoque, se registró en los mapas producidos por los grupos de trabajo.

En la Reunión del Equipo de Planificación #4, el Equipo de Planificación realizó ejercicios grupales para discutir áreas de enfoque y corredores, su propósito, carácter futuro, escala de desarrollo, cómo hacer la transición a las áreas adyacentes y posibles proyectos catalizadores.

Durante la Reunión de la Comunidad #2, se exhibieron en la pared mapas y fotografías de cada área de enfoque. También se mostraron los comentarios del Equipo de Planificación sobre el propósito futuro previsto, el carácter y las alturas de construcción para cada área. Se alentó a los interesados a escribir y discutir sus intenciones para el propósito futuro, el carácter y las alturas de construcción en cada borrador de áreas de enfoque y corredores de uso mixto.

El Equipo de Planificación revisó las aportaciones de la Reunión de la Comunidad #2 durante la Reunión #5. Las áreas de enfoque se refinaron aún más en función de esta información y, en general, se acordaron las visiones ofrecidas para las áreas de enfoque. El Equipo de planificación también discutió posibles proyectos catalizadores.

### *Movilidad*

La movilidad se discutió en la Reunión del Equipo de Planificación #3 como parte de la redacción del Marco del Plan. Se consideró una variedad de opciones de transporte al planificar el Centro Regional del Área de Downtown. Se discutieron los senderos, las rutas de tránsito, las rutas en bicicleta, las mejoras del paisaje urbano, la seguridad de los peatones y la congestión del tráfico para crear una red de transporte multimodal en capas.

En la Reunión Comunitaria #2, se pidió a los interesados que completaran dos actividades para ayudar al personal de la ciudad a priorizar diferentes rutas para diferentes modos de viaje, y explorar cómo asignar el derecho de paso a modos alternativos de transporte y elementos de la calle dentro de un entorno de calle restringido.

Los corredores principales se identificaron en el diagrama del marco de movilidad. Luego, los interesados votaron utilizando calcomanías con íconos de autobús, vehículo y bicicleta para simbolizar qué modo de viaje creían que debía priorizarse en cada calle. La otra actividad presentó dos vías principales en el área. Luego, los participantes eligieron elementos como carriles para bicicletas, carriles para girar y camellones para diseñar calles para sus modos de transporte preferidos.

### *Servicios e Infraestructura*

El Equipo de Planificación discutió los servicios y la infraestructura el 2 de mayo de 2018 en la Reunión del Equipo de Planificación #7. Los interesados de la reunión fueron informados por primera vez por el personal de la ciudad y consultores sobre los componentes de vecindarios completos, tales como oportunidades de recreación activa, espacios sociales, lugares para caminar y arte público, entre otras cosas.

Después de que se les presentaran ejemplos de los elementos que contribuyen a hacer vecindarios completos, los miembros del Equipo de Planificación discutieron qué elementos eran más esenciales y deberían priorizarse para crear vecindarios completos en el Centro Regional del Área de Downtown. El

Equipo de Planificación llevó a cabo un ejercicio grupal para discutir y priorizar los servicios, luego trabajó en conjunto para crear un diagrama de infraestructura y servicios.

Los resultados del ejercicio se presentaron en la Reunión del Equipo de Planificación #7B. Posteriormente, el personal de la Ciudad facilitó un debate grupal para perfeccionar el diagrama del marco inicial.

Se realizó un debate final sobre los servicios y la infraestructura durante la Reunión del Equipo de Planificación #8. Este debate refinó aún más el diagrama del marco de servicios e infraestructura con un énfasis particular en las "características que definen el carácter", o los elementos de un vecindario o distrito que le dan al área su carácter o contribuyen a su sentido de lugar.

### *Uso del Suelo*

El Equipo de Planificación se reunió para la Reunión #6 para discutir el uso futuro del suelo. La reunión comenzó con una descripción general de las categorías propuestas de uso del suelo que se utilizarán en todo San Antonio, la metodología detrás de los borradores de los mapas y luego una presentación del borrador del mapa de uso del suelo creado por el personal de la Ciudad. El tema del uso futuro del suelo se discutió nuevamente en la Reunión del Equipo de Planificación #7.

Posteriormente, el Equipo de Planificación se reunió para revisar el mapa de uso de suelo futuro más reciente y discutir los cambios propuestos por el personal de la ciudad. Las revisiones representaron los aportes recibidos por el personal de la Ciudad a través del compromiso directo con los miembros y líderes de la asociación vecinal a lo largo de 2018 y principios de 2019. Esta reunión concluyó con un consenso general sobre el mapa de del uso futuro del suelo con varios ajustes menores.

### *Vivienda*

Durante la Reunión Comunitaria #2, los interesados revisaron imágenes de una variedad de tipos de viviendas e identificaron qué tipos de viviendas pensaron que serían apropiadas en diferentes áreas del Centro Regional colocando un marcador de puntos de colores en el mapa. También se pidió a los interesados que revisaran la información sobre las características demográficas y económicas del área, los costos de vivienda y transporte, y una comparación de los ingresos típicos del área con los costos de alquiler.

Durante la Reunión #5, el Equipo de Planificación discutió las metas y estrategias preliminares de vivienda. Durante una discusión sólida, los miembros del Equipo de Planificación exploraron temas clave y estrategias potenciales como la accesibilidad, la oportunidad, el carácter histórico, la capacidad de crecimiento y la calidad de vida. Las notas de la discusión se registraron en rotafolios.

### *Desarrollo Económico*

El Equipo de Planificación también discutió las metas y estrategias preliminares de desarrollo económico durante la Reunión #5. Después de una presentación por parte del personal y consultores de la Ciudad, el Equipo de Planificación exploró desafíos esenciales y estrategias potenciales, tales como industrias objetivo, turismo y negocios de convenciones, y oportunidades para construir en un distrito tecnológico emergente. El personal de la ciudad registró las notas de esta discusión en las listas.

## Resumen del Marco del Plan

[Ver Figura 3 – Mapa del Marco del Plan]

El mapa del Marco del Plan identifica y muestra la interrelación de los conceptos y estrategias físicas clave en el plan. Estas incluyen áreas prioritarias para la inversión y la reurbanización; mejoras recomendadas para peatones, bicicletas y calles; oportunidades de entrada; recomendaciones de parques y espacios abiertos; y áreas prioritarias para fomentar los corredores de uso mixto. Estas mejoras e inversiones físicas recomendadas se complementan con otras estrategias de planes de apoyo relacionadas con la vivienda; desarrollo económico; infraestructura; y prioridades del vecindario.

El Centro Regional del Área de Downtown enfoca el crecimiento y el nuevo desarrollo en áreas de oportunidad, lo que minimiza el impacto en los vecindarios unifamiliares establecidos al tiempo que complementa el carácter del vecindario existente. Cada una de las cinco áreas de enfoque es única, sin embargo, son todos lugares donde más personas pueden vivir, trabajar y entretenerse en el futuro, y donde puede haber más tiendas, servicios, destinos y más lugares para que las personas se reúnan. Están orientados a grandes empleadores como la Universidad de Texas en San Antonio, servicios existentes como parques o museos, y destinos existentes o futuros como Alamodome o el sitio Lone Star Brewery.

## Uso del Suelo

[Ver Figura 4 – Mapa de Uso Futuro del Suelo]

### ***Uso Futuro del Suelo***

El plan de uso futuro del suelo del Centro Regional del Área de Downtown apoya el Plan Integral SA Tomorrow, el Plan de Transporte Multimodal y el Plan de Sostenibilidad. También se basa en las recomendaciones del Plan del Marco Estratégico de Corredores SA e implementa la Visión, las Metas y el Marco del Plan para el Área de Downtown.

El Downtown continúa conteniendo una combinación de usos a densidades más altas que lo que generalmente se encuentra en otras áreas de la ciudad. Las transiciones a vecindarios y centros adyacentes son importantes, al igual que la reutilización adaptativa y la reutilización de propiedades heredadas dentro del área del plan. Los vecindarios históricos y las áreas comerciales apoyan y refuerzan el núcleo comercial de la ciudad, y la red de transporte conecta el centro con la región más grande a través del tránsito, los senderos y otras formas de transporte multimodal.

Las siguientes secciones describen los patrones generales de uso del suelo del Centro Regional del Área de Downtown. A continuación, se presentan recomendaciones para implementar el plan de uso del suelo, y el catálogo completo de categorías de uso del suelo adoptado en el Código de Desarrollo Unificado (UDC) se encuentra al final de esta sección como referencia.

Es importante tener en cuenta que las clasificaciones de uso del suelo no alteran ninguna designación histórica u otros criterios de diseño aprobados para los vecindarios existentes. La intención de este Plan es preservar el carácter y la identidad de los vecindarios históricos de la ciudad, en términos de uso y diseño.

### *Áreas Residenciales*

Como el Downtown es el centro de una gran área metropolitana, muchos de los usos residenciales son generalmente más densos que los que se encuentran en otros centros regionales de la ciudad. Los usos residenciales en el centro incluyen residenciales urbanos de baja densidad, residenciales de densidad media y residenciales de alta densidad.

### *Áreas Vecinales*

Las áreas vecinales en el Centro Regional del Área de Downtown se clasifican como Residenciales Urbanas de Baja Densidad o Residenciales de Media Densidad en el mapa de uso futuro del suelo. Estos están destinados principalmente a ser lugares residenciales tranquilos y estables que conservarán su carácter en el futuro. El plan de uso futuro del suelo anticipa un crecimiento moderado de viviendas adicionales en estos vecindarios, principalmente donde la zonificación existente apoya dicho crecimiento y donde los posibles corredores de tránsito y áreas de estaciones mejoradas crean oportunidades para que más residentes tengan acceso a servicios de tránsito. Las empresas comerciales generalmente no deben invadir estas áreas, ya que pueden causar interrupciones en la calidad de vida y desviar la actividad comercial de lugares donde se desea específicamente, sin embargo, los usos minoristas y de servicios a pequeña escala que apoyan residencias adyacentes pueden ser apropiados.

### *Áreas Residenciales de Alta Densidad*

La mayoría de las propiedades residenciales de alta densidad en el Centro Regional del Área de Downtown tienen una designación de uso mixto. Esto es para alentar la integración del desarrollo residencial y comercial, con el fin de disminuir los viajes en vehículos y crear un ambiente céntrico más orientado a los peatones. Sin embargo, varios lugares que ya están clasificados como Residencial de Alta Densidad, como el antiguo sitio de Victoria Courts en el área entre Cesar Chavez Boulevard, Labor Street, Leigh Street y IH-37, conservan la designación únicamente para Residencial de Alta Densidad y no incluyen un elemento de desarrollo comercial. La designación Residencial de Alta Densidad, por lo tanto, exige expresamente el desarrollo residencial.

### *Centros y Corredores de Uso Mixto*

La mayor parte del suelo en el downtown al norte de Cesar Chavez Boulevard se clasifica como una expresión de uso mixto, patrones de desarrollo existentes y continuos y un crecimiento alentador junto a corredores de tránsito existentes y planificados, servicios principales, anclajes laborales o áreas comerciales existentes. Juntas, las áreas de uso mixto absorberán el desarrollo que de otro modo presionaría a los vecindarios tradicionales y en su lugar apoyarían un servicio de tránsito de alta calidad, excelentes servicios y espacios públicos, y oportunidades económicas y de vivienda para residentes existentes y futuros.

### *Uso Mixto Regional*

El Centro del Downtown se clasifica como Uso Regional Mixto. Tradicionalmente el centro económico y cívico de toda la ciudad, esta área requiere la máxima expresión de densidad e intensidad en las categorías de uso del suelo disponibles. Esto también está de acuerdo con los patrones de desarrollo existentes. Además, la mayoría del área actualmente zonificada como "D" Downtown, el área de River North, el área de Lone Star Brewery y algunas otras ubicaciones están designadas como Uso Mixto Regional. El Uso Mixto Regional permite densidades residenciales muy altas y fomenta los usos minoristas y comerciales en los pisos inferiores. Los edificios de oficinas de gran altura pueden ser

apropiados para terrenos clasificados como de Uso Mixto Regional, aunque la escala de desarrollo debe ser respetuosa con los vecindarios tradicionales adyacentes.

#### *Uso Mixto Urbano*

El Uso Mixto Urbano es una clasificación de uso mixto de intensidad intermedia y los edificios son típicamente de altura media o incluso de unos pocos pisos de altura. Gran parte del suelo adyacente de los corredores principales como Frio Street, South Alamo, South St. Mary's y South Presa se designan de Uso Mixto Urbano.

#### *Uso Mixto de Vecindario*

La categoría de uso de suelo de uso mixto de menor intensidad es Uso Mixto de Vecindario. Esto fomenta una combinación de usos residenciales y comerciales en áreas con menos personas y menos actividad. Los edificios no son muy altos, tienen un impacto más pequeño y los tamaños de los lotes suelen ser pequeños. Esta clasificación de uso del suelo se encuentra a lo largo de South Flores Street, al sur de South Alamo Street, así como en los corredores South Flores y IH-35 cerca de Burbank High School. La intención es que estas áreas adyacentes de uso mixto proporcionen una combinación de usos que sirvan a las comunidades adyacentes en un entorno transitable a pie, sin aumentar significativamente los niveles de tráfico o la escala de desarrollo.

#### *Áreas Comerciales*

La mayoría de los usos comerciales en el Área del Centro Regional del Área de Downtown se clasifican como de uso mixto, en lugar de estrictamente comerciales. Sin embargo, hay algunas propiedades al sur de la IH-10/ US Highway 90 que están clasificadas como Comercial Comunitario y Comercial de Vecindario, que son grupos existentes de empresas que sirven a la comunidad. Estas designaciones no incluyen un componente residencial.

#### *Otras Áreas de Empleo*

Si bien las áreas comerciales y de uso mixto designadas respaldarán una variedad de negocios y oportunidades de empleo, hay tres designaciones de uso del suelo en esta área que también tienen un impacto en el empleo: Ciudad/Estado/Gobierno Federal, Uso Mixto de Empleo/Flexible, y Uso Mixto Empresarial/Innovación.

#### *Ciudad/Estado/Gobierno Federal*

Las propiedades del gobierno se clasifican como distintas de otras propiedades porque su uso y desarrollo están regulados de manera diferente. Estas propiedades, que incluyen el Palacio de Gobierno, la Sede de Seguridad Pública, Haven for Hope, la Biblioteca Central, las Estaciones de Bomberos, Alamo Plaza y el Edificio de la Corte Federal, se clasifican como Ciudad/Estado/Gobierno Federal en el Mapa de Uso Futuro del Suelo.

#### *Uso Mixto de Empleo/Flexible*

Hay muchas áreas en el Centro Regional del Área de Downtown que históricamente se han utilizado con fines industriales y que respaldaron una variedad de trabajos de color azul, pero que han evolucionado o podrían evolucionar hacia áreas con una combinación de empleo, artes industriales, industrias artesanales y espacios creativos, y residencias. Las propiedades de Uso Mixto de Empleo/Flexible son típicamente propiedades de menor escala en áreas históricamente industriales que podrían ser reubicadas o reutilizadas para artes industriales, industrias artesanales y como propiedades de vivienda-trabajo, y a menudo se intercalan a lo largo de los límites del vecindario. La mayor parte Uso Mixto de

Empleo/Flexible en el Área de Downtown se encuentra al oeste del campus de la Universidad de Texas en San Antonio (UTSA), entre IH37 y Cherry Street al sur de East Cesar E. Chavez Boulevard, al norte de Lone Star Boulevard entre Probandt y las calles del sur de Flores, y cerca de la intersección de Steves Avenue y Mission Road.

### *Uso Mixto Empresarial/Innovación*

El Uso Mixto Empresarial/Innovación está destinado al desarrollo a escala del campus para usos industriales con usos de oficina, comerciales y residenciales en un entorno coherente. Aunque de naturaleza industrial, estas propiedades generalmente deben tener su actividad alojada en interiores y, aunque requieren amortiguadores asociados con usos industriales, no tienen los mismos impactos ambientales que los usos industriales convencionales. Hay casos limitados de Uso Mixto Empresarial/Innovación en el Centro Regional del Área de Downtown, debido a los patrones de uso históricos y existentes en el área. HEB Grocery Headquarters, Pioneer Flour Mill y EPICenter se encuentran entre las propiedades designadas con esta categoría. Otras áreas se encuentran en la esquina noroeste del área del plan cerca de la intersección de North Frio Street y West Poplar Street a lo largo de IH-10 en el límite del área del Plan del Centro Regional.

### *Parques y Espacios Abiertos*

Los parques y los espacios abiertos son características de organización importantes en el Centro Regional del Área de Downtown. San Antonio River conecta Alamo Plaza con las misiones históricas del sur, incluida la Misión Concepción, que se encuentra dentro de esta área del plan. Al norte de Market Street, las plazas tradicionales y los parques brindan espacios verdes y lugares de reunión para el Downtown. Al igual que los usos del gobierno, los parques públicos y los espacios abiertos se tratan como una categoría separada de uso del suelo en el Mapa del Uso Futuro del Suelo.

## ***Recomendaciones de Uso del Suelo***

Se identifican cinco recomendaciones de uso del suelo para apoyar el plan de uso futuro del suelo para el Centro Regional del Área de Downtown. En la sección de Implementación del plan, se proporcionan estrategias específicas para cada una de las siguientes recomendaciones.

### ***Recomendación #1 de Uso del Suelo: Crear transiciones en escala e intensidad entre el Downtown y las áreas adyacentes para fomentar una mayor integración de estas áreas con el Downtown.***

Al norte del Downtown se encuentra el Centro Regional del Área de Midtown, que alberga importantes propiedades institucionales al norte de IH-35. Se pueden albergar densidades más altas en esta parte del Downtown, pero la configuración del derecho de paso, el tamaño de los lotes y los estándares de diseño existentes para distritos como River North deberían ser factores para determinar la forma de desarrollo en el futuro.

El Área Comunitaria de Eastside es el hogar de vecindarios históricos que fueron algunos de los primeros suburbios de tranvías conectados al Downtown, aunque el área de Eastside dentro de este Plan del Centro Regional es principalmente industrial. A medida que las propiedades a lo largo del lado este del IH-37 se reutilizan, el desarrollo debería disminuir en tamaño y masa a lo largo de Cherry Street para respetar los vecindarios tradicionales del Área Comunitaria de Eastside.

El área comunitaria de Westside es otro suburbio histórico temprano con fuertes lazos con el Downtown. Debido a la diferencia en la intensidad del desarrollo en la comunidad, en comparación con

la parte central del Downtown, el desarrollo al oeste de la IH-35 también debería pasar de edificios de alta densidad a escala del Downtown a lo largo de la Frio Street a densidad media, media altura y edificios más pequeños con una gama flexible de usos al oeste de Salado Street.

Debido a la presencia de la oficina central de VIA en esta parte del Downtown, la fuerte cantidad de pasajeros en tránsito de la comunidad de Westside y los usos institucionales en esta parte del Downtown de la ciudad, el uso del suelo y el desarrollo orientado al tránsito deben ser una prioridad en esta área. La construcción de alturas para nuevos desarrollos debe pasar gradualmente de las propiedades adyacentes cuando sea posible, y los espaciados deben ser consistentes a lo largo de las principales carreteras y corredores de tránsito para crear un ambiente peatonal positivo.

***Recomendación#2 de Uso del Suelo: Evaluar y revisar las diversas herramientas que la Ciudad utiliza para guiar el desarrollo en el Área de Downtown de manera que sean consistentes con SA Tomorrow y el Plan del Centro Regional del Área de Downtown.***

Existen varias herramientas para proporcionar supervisión de diseño para el Downtown. Estas herramientas son fundamentales, ya que gran parte del Centro del Downtown tiene una sola designación de zonificación. Aunque existe una falta de diferenciación en los derechos de desarrollo, la diferenciación se proporciona a través de la supervisión del diseño. Para garantizar que las herramientas existentes estén en línea con este plan, la Guía de Diseño del Downtown, el Plan Maestro de River North y la Zonificación Basada en Forma, y el Distrito de Zonificación “D” Downtown deben revisarse para determinar si deben actualizarse y cómo deben actualizarse para facilitar la implementación del Plan del Centro Regional del Área de Downtown.

***Recomendación #3 de Uso del Suelo: Evaluar y considerar las revisiones al Distrito de Zonificación “D” Downtown para diferenciar más claramente la escala de desarrollo y el patrón de uso del suelo deseado dentro del Distrito Comercial Central.***

La falta de diferenciación mencionada anteriormente en los derechos de desarrollo del Distrito Comercial Central ha resultado en una falta de identidad clara de los distritos dentro del Área del Downtown y en un patrón de uso del suelo no expresado claramente. En consecuencia, el desarrollo más reciente ha sido el uso de la hospitalidad y los grandes campus institucionales y corporativos desconectados, con pocos edificios de oficinas nuevos o desarrollos residenciales. Para garantizar que el desarrollo y la reurbanización futuros sean consistentes con este plan, se deben considerar las actualizaciones del Distrito de Zonificación “D” Downtown para proporcionar un desarrollo más ordenado y crear una combinación equilibrada de usos del suelo. Además, los requisitos de diseño y uso para el nivel del suelo de los edificios frente a las carreteras principales deben considerarse para ayudar a crear calles activas, orientadas a los peatones.

***Recomendación #4 de Uso del Suelo: Actualizar el Código de Desarrollo Unificado para ayudar al desarrollo de apoyo al tránsito, los corredores y centros de uso mixto y un ámbito público de alta calidad, e iniciar la rezonificación en corredores y áreas de enfoque de uso mixto seleccionados.***

La implementación del plan de uso futuro del suelo en el Downtown requerirá un enfoque coordinado para actualizar varias secciones del Código de Desarrollo Unificado. Los nuevos distritos de zonificación orientados al tránsito revisados y de uso mixto deben escribirse en el Código de Desarrollo Unificado y la Ciudad debe liderar la rezonificación de porciones seleccionadas de áreas de enfoque y corredores de uso mixto utilizando estos nuevos distritos de zonificación. La nueva zonificación orientada al tránsito y de uso mixto debería alentar el desarrollo vertical de uso mixto, con actividad comercial orientada al

público en las plantas bajas y oficinas y/o residencias arriba. Los nuevos usos y los diseños de sitios orientados al vehículo deben desalentarse o prohibirse en estas categorías de zonificación.

Las áreas comerciales exitosas y dinámicas que presentan una importante actividad peatonal y una combinación diversa de negocios y servicios dependen de una población considerable para apoyarlas. Su éxito también depende de que las empresas estén lo suficientemente concentradas, en lugar de demasiado esparcidas por los largos corredores de viaje, intercalados con áreas vacantes y abundantes áreas de estacionamiento en superficie. En consecuencia, para activar lugares subutilizados, cumplir con las metas de vivienda de la ciudad y alentar áreas comerciales concentradas y dinámicas, se fomenta el desarrollo residencial multifamiliar en corredores de uso mixto y áreas de enfoque.

En las áreas designadas Uso Mixto de Empleo/Flexible o Uso Mixto Empresarial/Innovación, se recomienda la reutilización adaptativa de las propiedades más antiguas. Sin embargo, los edificios existentes pueden no cumplir con los requisitos de espaciado, altura y uso de las categorías de zonificación existentes. Para albergar estos usos, puede ser necesaria una nueva categoría de zonificación de uso mixto, que permita las artes industriales, propiedades de vivienda-trabajo, la industria artesanal, los servicios del vecindario y los usos residenciales. Los espaciados, las alturas y otros requisitos de diseño del sitio también necesitarán flexibilidad para albergar las restricciones de propiedad existentes, ya que muchas de estas propiedades fueron clasificadas históricamente para usos industriales, sin muchas limitaciones en el diseño del sitio. Estas dos categorías de uso del suelo de uso mixto también son efectivas para preservar las propiedades industriales heredadas que deben preservarse y reutilizarse.

***Recomendación #5 de Uso del Suelo: Desalentar la rezonificación incremental (tanto de zonificación ascendente como de zonificación descendente) en las áreas de vecindario del Downtown.***

La estabilidad del vecindario, garantizar un suministro adecuado de viviendas y fomentar áreas comerciales dinámicas y orientadas a los peatones son elementos importantes de este Plan. En el Plan del Centro Regional del Área de Downtown, hay un suministro considerable de suelo disponible para la reurbanización en corredores de uso mixto y áreas de enfoque; sin embargo, se prevé una necesidad de varios miles de unidades de vivienda adicionales para 2040. En consecuencia, se desaconseja el desarrollo comercial nuevo e incompatible en las áreas residenciales de los vecindarios.

Para apoyar la estabilidad, la previsibilidad y el crecimiento modesto en la oferta y la elección de viviendas dentro de las áreas del vecindario, generalmente se desaconseja la zonificación descendente de las propiedades residenciales para restringir la densidad de unidades de vivienda y excluir a posibles futuros residentes del vecindario. De manera similar, también se desaconseja cambiar la zonificación base de las propiedades de la zona residencial en las áreas residenciales del vecindario para permitir una mayor densidad, excepto en los casos en que se reurbanizan grandes sitios vacantes, comerciales o institucionales para crear nuevas viviendas intermedias faltantes.

Cuando las viviendas o usos adicionales más allá de los permitidos actualmente pueden ser apropiados, la rezonificación condicional es un mecanismo que proporciona más certeza en cuanto a los resultados de desarrollo y la evolución futura de una propiedad. En consecuencia, para apoyar la estabilidad y la previsibilidad al tiempo que apoya otras metas de la comunidad, como incentivar viviendas accesibles, viviendas para personas mayores, viviendas para personas con discapacidades, viviendas con varias recámaras para familias y reinversión en estructuras existentes que contribuyen al carácter esencial de un vecindario, se prefiere la rezonificación condicional en lugar de cambiar el distrito de zonificación base de propiedades en áreas residenciales del vecindario.

De manera similar, para implementar las recomendaciones del Grupo de Trabajo de la Política de Vivienda del Alcalde para incentivar ciertos tipos de vivienda, alguna combinación de enmiendas al Código de Desarrollo Unificado y la rezonificación en áreas residenciales del vecindario que al mismo tiempo fomenta más viviendas para las personas, al tiempo que proporciona más certeza sobre el diseño del edificio y el sitio es promovida.

**Recomendación #6 de uso del suelo: Coordinar los recursos de estacionamiento públicos y privados existentes para facilitar una administración y utilización más efectiva para el desarrollo existente y una mayor garantía de suministros y acceso a estacionamientos para nuevos desarrollos.**

Las estructuras para estacionamiento y los estacionamientos en superficie son características dominantes en el Área de Downtown, particularmente en el downtown. Muchas de las instalaciones de estacionamiento del área son estructuras de un solo uso con grandes paredes en blanco a nivel de la calle que desalientan la actividad de peatones y bicicletas, y cortes de acera que crean condiciones inseguras en las aceras. Los estacionamientos en superficie crean brechas en la actividad y, por lo general, no son atractivos sin características de paisajismo o sombra. Mientras tanto, muchos desarrollos nuevos requieren cantidades adecuadas de estacionamiento para atender a empresas y residentes. El continuo desarrollo del Área de Downtown requerirá un pensamiento creativo para resolver los problemas de diseño relacionados con las estructuras para estacionamiento fuera de la vía pública y los lotes; reducir las necesidades de estacionamiento para el desarrollo existente y nuevo; alentar el uso del transporte público para reducir la demanda general de estacionamiento; y aprovechar las nuevas tecnologías de estacionamiento para administrar la demanda futura.

### ***Categorías de Uso Futuro del Suelo***

Como se describió anteriormente, el Plan del Centro Regional del Área de Downtown incluye una gama de designaciones de uso del suelo que representan el carácter único del área, al tiempo que alienta y apoya los patrones de desarrollo que reflejan las metas del Plan Integral de SA Tomorrow y las preferencias de la comunidad del Downtown. A continuación, se enumera la lista completa de categorías de uso del suelo adoptadas por el Consejo de la Ciudad en el Código de Desarrollo Unificado (UDC), Capítulo 35, el 11 de octubre de 2018. Cada categoría incluida incluye una descripción, orientación general sobre dónde es más apropiada la designación del uso del suelo y una lista de distritos de zonificación permitidos.

#### ***Urbanización***

La urbanización incluye grandes lotes de viviendas unifamiliares no adosadas en lotes individuales del tamaño de una finca o en subdivisiones de conservación. Esta forma de desarrollo debe ubicarse lejos de las vías arteriales principales, y puede incluir ciertos usos no residenciales, como escuelas, lugares de culto y parques ubicados en el centro para un acceso conveniente al vecindario. Distritos de zonificación permitidos: FR, R-20, RE y RP.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de hasta 2 unidades de vivienda por acre.

#### ***Residencial de Baja Densidad***

Residencial de baja densidad incluye viviendas unifamiliares no adosadas en lotes individuales, incluidas viviendas móviles y modulares. Esta forma de desarrollo no debe ubicarse típicamente adyacente a las vías arteriales principales. Esta categoría de uso del suelo puede incluir ciertos usos no residenciales,

como escuelas, lugares de culto y parques ubicados en el centro para un acceso conveniente al vecindario. Distritos de zonificación permitidos: R-4, R-5, R-6, NP-8, NP-10 y NP-15.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo variarían de 3 a 12 unidades de vivienda por acre.

IDZ y PUD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Urbano Residencial de Baja Densidad*

Urbano Residencial de Baja Densidad incluye una variedad de tipos de viviendas que incluyen viviendas unifamiliares adosadas y no adosadas en lotes individuales, residencias de lotes pequeños, dúplex, tríplex, cuádruplex, viviendas de campo, viviendas móviles, apartamentos estilo jardín de baja altura y parques de viviendas móviles. Esta categoría de uso del suelo también puede adaptarse a usos minoristas y de servicios a pequeña escala destinados a respaldar los usos residenciales adyacentes. Otros usos no residenciales, que incluyen, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son apropiados dentro de estas áreas y deben estar ubicados en el centro para proporcionar una fácil accesibilidad. Distritos de zonificación permitidos: R-3, R-4, R-5, R-6, RM-5, RM-6, MF-18, MH, MHC, MHP y NC.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo variarían de 7 a 18 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Residencial de Densidad Media*

El Residencial de Densidad Media alberga una variedad de tipos de viviendas que incluyen viviendas unifamiliares adosadas y no adosadas en lotes individuales, viviendas móviles y modulares, dúplex, tríplex, cuádruplex y apartamentos estilo jardín de poca altura con más de cuatro (4) unidades de vivienda por edificio. Las viviendas de campo y las viviendas unifamiliares de lotes muy pequeños también son apropiadas dentro de esta categoría de uso del suelo. Los usos multifamiliares de mayor densidad, donde sea práctico, deben ubicarse cerca de las instalaciones de tránsito. Ciertos usos no residenciales, que incluyen, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son apropiados dentro de estas áreas y deben ubicarse en el centro para proporcionar una fácil accesibilidad. Distritos de zonificación permitidos: R-3, R-4, RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, MF-25, MF-33, MH, MHC y MHP.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo oscilarían entre 13 y 33 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Residencial de Alta Densidad*

El residencial de alta densidad incluye edificios de baja y media altura con cuatro (4) o más unidades de vivienda en cada uno. El residencial de alta densidad proporciona un desarrollo compacto que incluye apartamentos, condominios e instalaciones de vivienda asistida. Esta forma de desarrollo generalmente

Planificación de la Sub-Área de SA Tomorrow: Plan del Centro Regional del Área de Downtown 25

se encuentra a lo largo o cerca de las principales vías arteriales o secundarias. Los usos multifamiliares de alta densidad deben ubicarse cerca de las instalaciones de tránsito. Ciertos usos no residenciales, que incluyen, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son apropiados dentro de estas áreas y deben ubicarse en el centro para proporcionar una fácil accesibilidad. Esta clasificación puede utilizarse como un amortiguador de transición entre usos residenciales de baja densidad y usos no residenciales. Los usos residenciales de alta densidad deben ubicarse de manera que no enruten el tráfico a través de usos residenciales de menor densidad. Distritos de zonificación permitidos: RM-4, MF-25, MF-33, MF-40, MF-50, MF-65, MH, MHC y MHP.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo oscilarían entre 25 y 50 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Comercial de Vecindario*

Comercial de Vecindario incluye usos comerciales de menor intensidad, como tiendas u oficinas minoristas a pequeña escala, servicios profesionales y servicios y tiendas minoristas de conveniencias que están destinados a apoyar los usos residenciales adyacentes. Los usos comerciales del vecindario deben ubicarse a poca distancia de las áreas residenciales del vecindario. Se debe prestar especial atención a las instalaciones para peatones y bicicletas que conectan los vecindarios con los nodos comerciales. Distritos de zonificación permitidos: O-1, NC y C-1.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Comercial Comunitario*

Comercial Comunitario incluye oficinas, servicios profesionales y usos minoristas accesibles para ciclistas y peatones y vinculados a instalaciones de tránsito. Esta forma de desarrollo debe ubicarse cerca de las intersecciones principales o donde se haya establecido un área comercial existente. Los usos comerciales comunitarios están destinados a apoyar múltiples vecindarios, tener un mayor atractivo de mercado que los usos comerciales de los vecindarios y atraer clientes de las áreas residenciales adyacentes. Todos los estacionamientos fuera de la vía pública y las áreas de carga adyacentes a usos residenciales deben incluir amortiguadores de paisaje, iluminación y controles de señalización. Los ejemplos de usos comerciales comunitarios incluyen, entre otros, cafeterías, oficinas, restaurantes, salones de belleza, supermercados o mercados de vecindarios, talleres de reparación de calzado y clínicas médicas. Distritos de zonificación permitidos: O-1.5, NC, C-1 y C-2.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Comercial Regional*

El Comercial Regional incluye usos de alta intensidad que atraen a clientes de comunidades adyacentes y de la región metropolitana más grande. Los usos comerciales regionales generalmente se encuentran en proximidad general a los nodos a lo largo de las autopistas o vías arteriales principales e incorporan instalaciones de tránsito de alta capacidad. Los usos comerciales regionales deben incorporar entradas

bien definidas, circulación interna compartida, rampas limitadas y vías arteriales, aceras y árboles de sombra en los estacionamientos, paisajismo entre los estacionamientos y las carreteras, y señalización de monumentos bien diseñada. Los ejemplos de usos comerciales regionales incluyen, entre otros, salas de cine, viveros, talleres de reparación de vehículos, gimnasios, centros de mejoras para el hogar, hoteles y moteles, edificios de oficinas de mediana a gran altura y concesionarios de vehículos. Distritos de zonificación permitidos: O-1.5, O-2, C- 2, C-3, L y BP.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Uso Mixto de Vecindario*

Uso Mixto de Vecindario alberga una combinación de usos residenciales, comerciales e institucionales a escala de vecindario. Dentro de los edificios de uso mixto, se alientan las unidades residenciales ubicadas en el primer piso. Los usos típicos del primer piso incluyen, entre otros, pequeños espacios de oficinas, servicios profesionales y establecimientos minoristas y restaurantes a pequeña escala. La combinación de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no es necesario que un solo edificio contenga más de un uso. Las opciones de propiedades de vivienda/trabajo están permitidas en el área de uso mixto del vecindario para garantizar el acceso a las opciones y servicios de vivienda cerca de la fuerza laboral local. Donde sea práctico, los edificios están situados cerca del derecho de paso público, y el estacionamiento está ubicado detrás de los edificios. Los requisitos de estacionamiento se pueden minimizar utilizando una variedad de métodos creativos, como acuerdos de estacionamiento compartidos o cooperativos, para maximizar el terreno disponible para vivienda y servicios comunitarios. Se alienta a los espacios peatonales para que incluyan iluminación y señalización, y el paisaje urbano debe escalarse para peatones, ciclistas y vehículos. Las propiedades clasificadas como vecindario de uso mixto deben ubicarse cerca de las instalaciones de tránsito. Distritos de zonificación permitidos: RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, O-1, NC, C-1, MH, MHC, MHP, FBZD, AE-1 y AE-2.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Uso Mixto Urbano*

El Uso Mixto Urbano alberga una combinación de usos residenciales, comerciales e institucionales a un nivel medio de intensidad. El desarrollo urbano de uso mixto suele ser a mayor escala que el uso mixto de vecindario y a menor escala que el uso mixto regional, aunque muchos de los usos permitidos podrían ser los mismos en las tres categorías. Los impactos de los edificios pueden ser a escala de la cuadra, pero podrían ser más pequeños dependiendo de la configuración de la cuadra y la densidad de desarrollo general. Los usos típicos del primer piso incluyen, entre otros, servicios profesionales, oficinas, usos institucionales, restaurantes y tiendas minoristas, incluidos los supermercados. La combinación de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no es necesario que un solo edificio contenga más de un uso. Las opciones de propiedades de vivienda/trabajo están permitidas en las áreas urbanas de uso mixto para garantizar el acceso a las opciones y servicios de vivienda cerca de la fuerza laboral local. Se recomienda el estacionamiento estructurado en la categoría de Uso Mixto Urbano, pero no es obligatorio. Los requisitos de estacionamiento pueden cumplirse mediante acuerdos de estacionamiento compartidos o cooperativos, que pueden incluir garajes o lotes externos. La categoría de Uso Mixto Urbano debe ubicarse cerca de las instalaciones de tránsito. Distritos de

zonificación permitidos: RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, MF-25, MF-33, MF-40, O-1, O-1.5, C-1, C-2, MH, MHP, MHC, FBZD, AE-1, AE-2, AE-3 y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Uso Mixto Regional*

El uso mixto regional alberga usos residenciales, comerciales e institucionales a altas densidades. Los desarrollos regionales de uso mixto generalmente se ubican dentro de los centros regionales y muy cerca de las instalaciones de tránsito, donde serían apropiados los edificios de altura media a alta. Los usos típicos del piso inferior incluyen, entre otros, oficinas, servicios profesionales, usos institucionales, restaurantes y tiendas minoristas, incluidas las tiendas de comestibles. La combinación de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no es necesario que un solo edificio contenga más de un uso. Las opciones de propiedades de vivienda/trabajo están permitidas en las áreas regionales de uso mixto para garantizar el acceso a las opciones y servicios de vivienda cerca de la fuerza laboral local. Donde sea factible, el desarrollo se construye idealmente a escala de la cuadra, con mínimos espaciados de construcción. Los requisitos de estacionamiento pueden satisfacerse mediante acuerdos de estacionamiento compartidos o cooperativos, que pueden incluir garajes o lotes externos. Si se cumplen los requisitos de estacionamiento en el sitio, se recomienda el estacionamiento estructurado. Se alienta a los espacios peatonales a ser generosos en ancho e iluminación, con paisajes urbanos y señalización a escala para los peatones. Los proyectos regionales de uso mixto fomentan la incorporación de instalaciones de tránsito en el desarrollo. Distritos de zonificación permitidos: MF-33, MF-40, MF-50, MF-65, O-1.5, O-2, C-2, C-3, D, ED, FBZD, AE-1, AE-2, AE-3 y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Uso Mixto de Empleo/Flexible*

Uso Mixto de Empleo/Flexible proporciona un entorno flexible de vivienda/trabajo con una combinación urbana de usos industriales residenciales y de servicios ligeros. Los usos incluyen oficinas de menor escala, tiendas minoristas, almacenes de estudios de arte, fabricación orientada al arte, negocios creativos y espacios de trabajo, y usos industriales y de fabricación artesanales. Se alienta el uso adaptativo de estructuras vacantes o infrautilizadas para proporcionar repoblación urbana residencial y oportunidades de empleo apropiadas dentro o cerca de los vecindarios. Los edificios tienen un impacto más pequeño y pueden parecerse mucho al desarrollo tipo campus en múltiples sitios o con varios edificios de múltiples funciones en un solo sitio. Distritos de zonificación permitidos: RM-4, MF-18, MF-25, MF-33, O-1, O-1.5, C-1, C-2, L, AE-1, AE-2, AE-3, y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Uso Mixto Empresarial/Innovador*

El Uso Mixto Empresarial/Innovador alberga usos industriales con usos de oficina, comerciales y residenciales, todo dentro de un entorno cohesivo, en una escala mayor y dentro de impactos más grandes que la categoría Uso Mixto de Empleo/Flexible. Se permiten talleres de artes industriales,

fabricación, procesamiento y montaje de alta tecnología y otros usos industriales, además de los usos comerciales. La capacitación vocacional, los centros de aprendizaje tecnológico, los campus médicos y las instituciones de investigación/desarrollo también son apropiados para estos espacios. Deben emplearse estándares de desempeño ambiental adicionales para las propiedades designadas como Uso Mixto Empresarial/Innovación, tales como horas de actividad, carga, niveles de sonido e iluminación, para garantizar que la intensidad de los usos orientados a la industria sea comparable a la de los otros usos residenciales. La combinación de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente. Las opciones de propiedades de vivienda/trabajo están permitidas en las áreas de Uso Mixto Empresarial/Innovación para garantizar el acceso a las opciones y servicios de vivienda cerca de las áreas de innovación empresarial para la fuerza laboral local. El Uso Mixto Empresarial/Innovación debe incorporar instalaciones de tránsito y bicicletas para servir a la base de capacitación y empleo. Distritos de zonificación permitidos: RM-4, MF-18, MF-25, O-1.5, O-2, C-2, C-3, L, I-1, MI-1, BP, AE-1, AE-2, AE-3 y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Industrial Ligero*

Industrial Ligero incluye una combinación de usos de fabricación, parque empresarial y usos limitados de venta minorista/servicio que sirven a los usos industriales. Los usos industriales deben seleccionarse y protegerse de los usos no industriales contiguos. Cualquier almacenamiento externo debe estar bajo techo y protegido de la vista del público. Los ejemplos de usos industriales ligeros incluyen laboratorios de medicamentos, mayoristas de muebles, almacenes de madera, producción de alimentos y almacenamiento. Distritos de zonificación permitidos: L, I-1, MI-1 y BP.

IDZ, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, siempre que los usos permitidos incluidos en el plan del sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación sean consistentes con los usos y densidades descritos anteriormente.

### *Industrial Pesado*

Industrial Pesado incluye empresas de producción, procesamiento y fabricación pesada. Los usos industriales pesados se concentrarán en vías arteriales, autopistas y líneas de ferrocarril. Esta categoría no es compatible con las categorías a escala de vecindario o aquellas que permiten la zonificación residencial. El uso industrial Pesado debe estar separado de los usos no industriales por un uso permitido del suelo o un amortiguador significativo. Los ejemplos de usos industriales pesados incluyen la fabricación de vehículos, la fabricación de baterías y el almacenamiento a granel de petroquímicos. Distritos de zonificación permitidos: I-1, I-2, MI-1, MI-2, QD y SGD.

### *Agrícola*

Agrícola incluye la agricultura de cultivo, la ganadería y las prácticas agrícolas relacionadas. Las viviendas unifamiliares no adosadas y las unidades de viviendas accesorias no adosadas están permitidas en suelos agrícolas y ganaderas a muy bajas densidades o en subdivisiones de conservación que no interferirán con las operaciones agrícolas. Se permiten usos comerciales limitados que sirven directamente para usos agrícolas y ganaderos, como mercados de granjeros, viveros, establos, alojamiento y desayuno. Para mantener las cualidades escénicas, se desean amortiguadores de vegetación naturales, espaciados más profundos, mayor control de señalización, canales de drenaje de suelo y estándares de administración de acceso más restrictivos a lo largo de los principales corredores

escénicos. La protección de las llanuras aluviales y las zonas de amortiguamiento a lo largo de los arroyos y ríos son fundamentales para conservar el carácter rural. Distritos de zonificación permitidos: RP y FR.

### *Parques/Espacio Abierto*

Parques/Espacio Abierto puede incluir, entre otros, terrenos grandes, lineales o no mejorados donde se promueve la conservación, y no se fomenta el desarrollo debido a la presencia de restricciones topográficas o usos institucionales en el sitio. Los parques/espacios abiertos pueden incluir corredores de servicios públicos y usos de terrenos públicos o privados que fomentan la recreación pasiva o activa al aire libre. Los ejemplos incluyen parques pequeños, regionales o lineales de propiedad y/u operación de la ciudad, así como parques privados asociados con subdivisiones y asociaciones vecinales.

### *Ciudad/Estado/Gobierno Federal*

Ciudad/Estado/Gobierno Federal incluye áreas de propiedad y operadas por una agencia federal, estatal o municipal. Los ejemplos pueden incluir oficinas gubernamentales, instalaciones de servicio público como bibliotecas y estaciones de policía, bases militares, colegios estatales y cortes federales. Esta categoría no se aplica a las propiedades de una agencia pública pero alquiladas y operadas por otra parte.

## **Áreas de Enfoque**

[Imagen 5 – Mapa del Marco del Área de Enfoque]

Las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto tienen una fuerte combinación de servicios y activos, donde hay espacio para que más personas vivan, trabajen y se entretengan. Las áreas de enfoque también pueden incluir, o estar al lado de lugares sensibles como áreas históricas, arroyos, infraestructura principal o vecindarios tradicionales, donde las mejoras y el crecimiento requieren una planificación cuidadosa. Cada uno tiene una historia única y tendrá un futuro único. El plan proporciona un enfoque adicional en estos lugares donde hay oportunidades para mejorar la calidad de vida de manera que se sentirá por varias generaciones. Las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto se encuentran en todo el Centro Regional del Área de Downtown, y la mayoría aborda los límites del área de planificación y las principales barreras para el desarrollo y la conectividad que existen hoy en día.

### ***Área de Enfoque #1: Madison Square Park/River North***

El Área de Enfoque de Madison Square Park/River North está ubicada a lo largo del límite norte del área del plan, bordeando el Midtown Area Regional Center y IH-35. Madison Square Park está en su centro y el área incluye el San Antonio Museum of Art, Baptist Medical Center, Central Catholic y Providence Catholic Schools, y Fox Tech y CAST Tech High Schools. Parte del Plan Maestro River North 2009, esta Área de Enfoque incluye lo que ese plan llamó los Vecindarios Madison Square Park y Museum.

Si bien el Corredor de Broadway ha visto una importante inversión pública y privada en los últimos años, el área de Madison Square Park/River North Focus, justo al oeste del Corredor Broadway y toda su actividad de desarrollo reciente, se ha quedado atrás y muchas cuadras están formadas en su mayoría o en su totalidad de estacionamiento en superficie.

### *Visión*

El Área de Enfoque de Madison Square Park/River North debería ser un vecindario completo donde pueda vivir y realizar actividades diarias como compras, restaurantes y recreación. Debería continuar siendo una concentración de instituciones que celebran artes visuales, artes escénicas y otros servicios culturales, con estudios complementarios, negocios de artesanía y espacios de actuación en los alrededores. El desarrollo debe ser de diversos estilos y diseñado para mejorar la experiencia de los peatones, preservando la cuadrícula histórica de la calle y dando como resultado paisajes urbanos que sean lugares únicos, cómodos y agradables para pasar el tiempo. El desarrollo a lo largo de San Antonio River debe mantener el carácter abierto del corredor del río y mejorar la vista desde el río mismo y las vistas a nivel de la calle. El desarrollo a lo largo de los límites del Madison Square Park generalmente debe tener de dos a ocho pisos de altura y mejorar la calidad del espacio público a través de una combinación diversa de usos que activan el parque y los edificios que complementan el diseño de los anclajes existentes en las cercanías. El desarrollo más intenso en términos de densidad y escala debe centrarse en el extremo sur del Área de Enfoque y en el límite norte a lo largo de IH-35.

### ***Área de Enfoque #2: Cattleman Square/Frio Street***

Compuesta en gran parte de un área conocida como Vista Verde Sur, una vez un vecindario dinámico con negocios, iglesias, escuelas y viviendas cerca del Depósito de Ferrocarriles del Pacífico de Missouri (Depot), madera y corrales, el área sufrió un declive económico, decadencia y desinversión que comenzó con la Gran Depresión y continuando con la construcción de la IH-35 y el cierre del Depósito. Situada a lo largo de la Frio Street, entre West Martin Street, San Marcos Street y San Fernando Street, el área está dividida por vías férreas y está aislada del Centro del Downtown por la IH-35. Del mismo modo, el Área de enfoque está efectivamente separada del lado oeste por Alazan Creek y tiene pocas conexiones hacia el oeste. Actualmente, esta área alberga grandes instalaciones institucionales como la Cárcel del Condado de Bexar, los Tribunales Municipales, el Departamento Mantenimiento y Operaciones de Flotas de la Ciudad de San Antonio, el Departamento de Tecnología y Servicios de Información de la Ciudad de San Antonio, la sede de Tránsito Metropolitano VIA y numerosas empresas industriales y almacenes. Muchos de estos usos institucionales, de servicios públicos e industriales ocupan grandes sitios que interrumpen la red de calles, lo que aumenta aún más la movilidad y el acceso en el área.

#### *Visión*

El área de enfoque de Cattleman Square/Frio Street debe ser un vecindario transitable y sostenible, que apoye y active la Universidad de Texas en el campus del Downtown de San Antonio; Un lugar de actividad 24/7. No solo debe ser el hogar de estudiantes, educadores y personal universitario, sino también el hogar de instituciones artísticas y culturales, sus administraciones y empresas de apoyo. El desarrollo futuro debería servir para sostener y fortalecer no solo lo físico, sino también las conexiones emocionales con el legado histórico y cultural del área al preservar y restaurar la cuadrícula histórica de la calle en la mayor medida posible, atravesando las barreras creadas por el arroyo, las líneas del ferrocarril, Frio Street, y IH-35, y restablecer las conexiones entre el Westside y el núcleo del Downtown. Los paisajes urbanos deben ser seguros para los peatones y las personas que andan en bicicleta, con aceras cómodas, buena iluminación, sombra, instalaciones especiales para bicicletas y otros servicios, junto con cruces de calles y ferrocarriles que sean seguros para todos los usuarios.

Los nuevos edificios pueden tener hasta diez pisos de altura a lo largo de la Frio Street, cerca de Buena Vista Street y Commerce Street. Sin embargo, la mayoría de los nuevos desarrollos deberían ser mucho más pequeños en escala, con edificios de mediana altura que disminuyan en escala a edificios de uno o dos pisos de este a oeste para respetar la transición a los vecindarios tradicionales hacia el oeste. El Campus de la Universidad de Texas en el Downtown de San Antonio se expandirá para agregar nuevos

edificios para educación, investigación, administración y alojamiento para estudiantes. Al oeste de las líneas del ferrocarril, las empresas y la industria a pequeña escala se combina con espacios de propiedades de vivienda/trabajo, apartamentos, estudios de artistas, tiendas y servicios. El servicio de tránsito mejorado aumenta la movilidad y el acceso disponible para los residentes, trabajadores y visitantes del área. Los muros perimetrales de la Cárcel del Condado de Bexar se transforman por arte que expresa el legado de la comunidad y reduce el impacto de la instalación en el área adyacente. En un futuro lejano, las líneas del ferrocarril se consolidan y desvían bajo tierra para ser cubiertas por zonas verdes, parques y lugares de reunión comunitaria.

### ***Área de Enfoque #3: Alamodome/St. Paul Square***

El Área de Enfoque de Alamodome/St. Paul Square está situada en el sur de Houston Street, al norte de Cesar Chavez Boulevard, al este de IH-37 y al oeste de Cherry Street, y está atravesado por las líneas del ferrocarril Union Pacific. Es en gran parte un área de usos de suelo comerciales e industriales intercalados con hoteles y algunos desarrollos multifamiliares recientemente construidos; sin embargo, su característica más destacada es el estadio Alamodome, propiedad de la ciudad, y sus estacionamientos asociados. Otras características destacadas incluyen Sunset Station y el Distrito Histórico de St. Paul Square.

El Área de Enfoque de Alamodome/St. Paul Square es a la vez una barrera y una posible puerta de enlace entre el Downtown y Near Eastside. Numerosos cruces de ferrocarril a nivel y usos de suelo industriales e institucionales monolíticos combinados con malas condiciones de la acera y IH-37 para crear un lugar que no es adecuado para los peatones. Cherry Street, la extensión oriental del Plan del Centro Regional del Área de Downtown y esta Área de Enfoque, es un punto de transición entre el desarrollo a gran escala y los vecindarios tradicionales al este.

#### *Visión*

La visión para el Área de Enfoque de Alamodome/St. Paul Square es un vecindario seguro, transitable y dinámico de uso mixto que conecta el lado este y el downtown. Debe tener un entrelazado de uso mixto de múltiples tipos de viviendas, espacios comerciales a escala del vecindario para satisfacer las necesidades diarias de sus residentes, y lugares de música y entretenimiento que crean actividades durante todo el día. Los paisajes urbanos deben ser lugares seguros, cómodos y funcionales que muevan a las personas en bicicleta, caminando, conduciendo y utilizando el transporte público.

El desarrollo debe ser de mediana altura, generalmente entre cuatro y seis pisos, disminuyendo en altura y concentrándose de oeste a este para respetar la transición del desarrollo del Downtown a gran escala a vecindarios tradicionales de menor escala que marcan el límite occidental del área comunitaria del Eastside. Los edificios más altos y la mayor densidad de personas deben estar adyacentes al planificado corredor de tránsito rápido Este-Oeste de VIA a lo largo de Commerce Street para respaldar la inversión pública y garantizar que el mayor número de personas tenga fácil acceso a este servicio en el futuro. Pequeñas plazas y parques crearán lugares de reunión para residentes y visitantes y humanizarán el entorno urbano. Los Conceptos de Sitio Catalizador para los estacionamientos del Alamodome ilustran cómo sería el área en el futuro.

### ***Área de Enfoque #4: East Cevallos***

El área de enfoque de East Cevallos está centrada en la East Cevallos Street y está ubicada entre South Flores Street, South Alamo Street, Simon Street y Probandt Street. A diferencia de las otras áreas de enfoque, East Cevallos ya ha experimentado un crecimiento considerable en los últimos años con

nuevos apartamentos, negocios y viviendas unifamiliares que reemplazan terrenos y edificios industriales vacantes y antiguos. Un área al norte de Clay Street situada a lo largo de las líneas del ferrocarril fue alguna vez almacenes y negocios y ha visto apartamentos y edificios de uso mixto desarrollados y planificados. Al sur de Clay Street es un vecindario unifamiliar en gran parte con una combinación de modestas viviendas tradicionales y un desarrollo moderno y repoblación unifamiliar limitado al norte, este y oeste por las principales vías arteriales. Esta área de enfoque tiene opciones limitadas para viajar de norte a sur dentro del vecindario y las carreteras adyacentes carecen de servicios para peatones y bicicletas, y mucho menos aceras sombreadas y carriles para bicicletas separadas. Para exacerbar el problema, el desarrollo de repoblación moderadamente compacto ha dado como resultado un aumento en la demanda de estacionamiento en superficie en calles estrechas del vecindario, a menudo con aceras estrechas, discontinuas o sin aceras.

### *Visión*

La visión de East Cevallos es un área con una red de transporte multimodal legible y carreteras bien definidas que proporcionan espacios peatonales dedicados e instalaciones para bicicletas que son seguras, cómodas y agradables. Los cruces de calles y ferrocarriles serán seguros para todos los usuarios y los paisajes urbanos estarán bien iluminados por las tardes y estarán bien ajardinados para proporcionar calma al tráfico, enfriamiento urbano y sombra.

El desarrollo creará una combinación de áreas comerciales cerca y entre áreas residenciales con un rango de densidades y formas, con las mayores concentraciones de personas que viven a lo largo de caminos arteriales de uso mixto de mayor intensidad a lo largo de los "límites" del Área de enfoque y que continúan a lo largo de Cevallos Street. Los nuevos edificios deben tener entre una y cinco tiendas de altura, siendo la mayoría de tres a cinco pisos. Los edificios de hasta siete u ocho pisos son apropiados al norte de Cevallos Street o a lo largo de Probandt Street.

## **Área de Enfoque #5: Lone Star**

El área de enfoque de Lone Star se centra en el Alcance de la Misión del San Antonio River e incluye el antiguo sitio de Lone Star Brewery, así como los sitios institucionales e industriales adyacentes entre Probandt Street y Roosevelt Avenue, al sur de Lone Star Boulevard y al norte de Mitchell Street. Esta área de enfoque también incluye la incubadora de negocios EPIcenter (Energy Partnerships Innovation Center) y el centro de detención juvenil del condado de Bexar. La mayor parte del área consiste en usos existentes o antiguos de terrenos industriales pesados y está atravesada por una línea ferroviaria activa.

### *Visión*

El Área de Enfoque de Lone Star debería ser un centro de uso mixto amigable, sostenible y diverso para la familia que sirva tanto a los residentes cercanos existentes como a los nuevos residentes que viven en nuevos desarrollos de uso mixto. Debe ser un lugar donde los residentes puedan comprar, adquirir alimentos, trabajar y entretenerse. Las nuevas residencias multifamiliares brindarán oportunidades de vivienda para una variedad de tipos de viviendas, tamaños e ingresos, y brindarán a las personas la oportunidad de vivir cerca de su lugar de trabajo. Esta área de enfoque debe construir sobre la base creada por EPIcenter para convertirse en un centro de negocios creativos e innovadores.

A medida que se reurbanizan los espacios industriales, el nuevo desarrollo debe preservar elementos de la sensación industrial y crear una conexión con el patrimonio industrial del área a través de la reutilización de edificios industriales e infraestructura más antiguos. El nuevo desarrollo y los sitios reconstruidos deben estar bien conectados al río a través de paisajes urbanos orientados a los peatones

con amplias aceras, sombra, cruces seguros y otros servicios. Además, esta Área de enfoque se encuentra dentro del Distrito Superpuesto de Mejoras del Río (RIO-4), lo que permite nuevos edificios en sitios de desarrollo más grandes de hasta diez pisos de altura (si se encuentra dentro de un Nodo de desarrollo como se describe en la sección 35-338 del Código de Desarrollo Unificado), aunque la mayoría de los edificios serán considerablemente más bajos en el rango de uno a cinco pisos.

## Corredores de Uso-Mixto

### ***Corredor de Uso-Mixto de Flores Street***

Flores Street atraviesa todo el Centro Regional del Área de Downtown de norte a sur y cambia de carácter varias veces a lo largo de su extensión. En el extremo norte, gran parte del suelo a ambos lados está vacía o estacionando en la superficie con puntos de referencia como Fox Tech High School y ArtPace, y otros edificios a menudo de solo unos pocos pisos de altura. Entre Martin Street y Cesar Chavez Boulevard, Flores Street es una calle principal del centro de Downtown con una combinación diversa de usos en edificios más altos, aceras más anchas, pocos recortes y mucha actividad. Al sur del Cesar Chavez Boulevard hasta Cevallos Street, los edificios altos del centro dan paso a sitios comerciales, industriales e institucionales más intensivos en densidad de suelo intercalados con apartamentos y condominios junto con el edificio de uso mixto ocasional. La reurbanización de edificios comerciales históricos como edificios y condominios de uso mixto ha comenzado a generar nuevos niveles de actividad en esta sección del corredor; sin embargo, las aceras son estrechas en este segmento del downtown y hay poco en el camino de paisajismo a lo largo de la calle para crear un ambiente peatonal recomendable. Al sur de Cevallos Street, Flores Street sirve como una calle principal del vecindario bordeada de pequeños edificios comerciales, iglesias y escuelas detrás de las cuales hay viviendas unifamiliares tradicionales.

#### *Visión*

Flores Street debería continuar como un corredor de uso mixto a medida que el nuevo desarrollo aumente el número de personas que viven y trabajan a lo largo de él. Los nuevos edificios deben respetar e informar su contexto a lo largo del corredor, con edificios altos apropiados para el Centro del Downtown de la ciudad ubicado al norte de Cesar Chavez Boulevard, en transición a edificios de mediana altura (de dos a seis pisos de altura) entre Cesar Chavez Boulevard y Cevallos Street, y edificios de uno a tres pisos desde allí que continúan hacia el sur. A medida que más personas utilicen estas áreas, será necesario mejorar las aceras, las instalaciones para bicicletas y otros aspectos del paisaje urbano.

### ***Corredor de Uso-Mixto de Frio Street***

Frio Street, al norte de IH-35/IH-10, incluye una combinación de usos de suelo institucionales y comerciales, así como núcleos de viviendas unifamiliares en el extremo sur y varios complejos de apartamentos grandes en el extremo norte. Además de las recientes mejoras cerca de la Universidad de Texas en San Antonio, Frio Street es bastante amplia, lo que permite que el tráfico se mueva rápidamente. Sin embargo, la mayoría de las aceras son estrechas y los cruces peatonales marcados son pocos y distantes entre sí, lo que lleva a un paisaje urbano dominado por vehículos que es inseguro e incómodo para otras formas de moverse. El corredor es parte del vecindario Vista Verde Sur y el Distrito Histórico Cattleman's Square.

#### *Visión*

El nuevo desarrollo a lo largo de la Frio Street debería fortalecer los lazos con los recursos culturales y el legado de la comunidad mediante la restauración de las conexiones entre los lados este y oeste del corredor con paisajes urbanos seguros y cómodos, cruces de calles y lugares de reunión que permitan a las personas experimentar el paisaje cultural y la identidad del área. Más personas pueden y deben poder vivir, trabajar y reunirse a lo largo y cerca de Frio Street. Según la dirección proporcionada para el área de enfoque contigua, los edificios nuevos pueden tener hasta diez pisos de altura a lo largo de la Frio Street, cerca de Buena Vista Street y Commerce Street. Sin embargo, la mayoría de los nuevos desarrollos deberían ser mucho más pequeños en escala, con edificios de mediana altura que disminuyan en escala a edificios de uno o dos pisos de este a oeste para respetar la transición a los vecindarios tradicionales hacia el oeste.

### ***Corredor de Uso-Mixto de South Alamo Street y Probandt Street***

South Alamo Street desde IH-35/IH-10 hasta Probandt Street y continuando hacia el sur a lo largo de Probandt Street es un amplio corredor orientado a vehículos que mueve vehículos rápidamente a través del área, pero no se adapta muy bien a otros modos de viaje. La disponibilidad de aceras es inconsistente y, donde están presentes, las aceras están en su mayoría en malas condiciones, son estrechas y carecen de servicios para peatones. El reciente desarrollo de repoblación ha mejorado las condiciones de la acera de manera gradual, por lo que las brechas ahora son aún más pronunciadas. Este corredor incluye una combinación de edificios comerciales más antiguos intercalados con grandes sitios industriales. A lo largo del segmento sur, al sur de Lone Star Boulevard, viviendas unifamiliares frente al lado oeste de Probandt Street y se combina con varios edificios comerciales y restaurantes. El lado este de esta porción del corredor es el Área de Enfoque de Lone Star descrita anteriormente. Este corredor se ve afectado por dos cruces de ferrocarril a nivel en Probandt y East Cevallos Street y en Probandt y Lone Star Boulevard.

#### *Visión*

La visión de este corredor es la de un bullicioso corredor de uso mixto con nuevos lugares para que las personas vivan, trabajen, compren y se reúnan. La diversidad comercial trae nuevos lugares para comer, comprar, celebrar y encontrar servicios cotidianos. La cantidad de derecho de paso dedicado a mover vehículos a lo largo de South Alamo Street y Probandt Street debe reducirse para disminuir el tráfico y albergar más de carriles para bicicletas separados, aceras anchas y sombreadas que sean cómodas y acogedoras, y condiciones de cruce más seguras tanto en intersecciones de calles y cruces de ferrocarril. El corredor juega un papel importante, junto con el corredor de la Frio Street, de conectar tres áreas de enfoque, incluyendo Cattleman's Square/Frio Street, East Cevallos y Lone Star. Ambas partes del corredor deben incluir una amplia variedad de usos con la mayor intensidad de desarrollo y la mayor concentración de entretenimiento y usos comerciales directamente adyacentes al corredor, particularmente en y adyacentes a las áreas de enfoque.

### ***Corredor de Uso-Mixto de South St. Mary's Street y Roosevelt Avenue***

South St. Mary's Street, desde South Alamo Street hasta las líneas del ferrocarril y continuando hacia el sur, ya que Roosevelt Avenue tiene una combinación de establecimientos de comida y bebida, así como tiendas y servicios, escuelas, iglesias y parques en una forma de calle principal tradicional bastante compacta. Muchos edificios comerciales y residenciales históricos continúan siendo utilizados activamente y muchos han sido restaurados y reutilizados varias veces. Esta área es parte de los vecindarios históricos de King William, Lavaca y Roosevelt Park y conecta el Downtown con las áreas del

sur. VIA está considerando utilizar St. Mary's Street y Roosevelt Avenue para un servicio de tránsito rápido de alta calidad.

#### *Visión*

La visión para este corredor es un crecimiento moderado en negocios comerciales, servicios y vivienda. Las estructuras existentes que contribuyen a la identidad del área deben adaptarse a nuevos usos. La repoblación residencial de mayor densidad debe complementar las propiedades comerciales y residenciales existentes. Una combinación de usos comerciales adicionales debería respaldar las inversiones en el servicio de tránsito rápido y los paisajes urbanos deberían permitir que más personas utilicen el corredor sin depender de un vehículo. La visión incluye lograr un equilibrio de infundir más personas y actividades a lo largo del corredor para apoyar el tránsito y otros servicios, mientras se sigue celebrando y respetando el entrelazado histórico de la calle principal que está muy intacto a lo largo de este corredor. El nuevo desarrollo debe diseñarse para ser compatible con los edificios existentes según lo prescrito por las normas y pautas de diseño existentes.

### ***Corredor de Uso-Mixto de South Presa Street***

Al igual que South St. Mary's Street, South Presa Street es principalmente una calle principal tradicional que sirve a los vecindarios adyacentes. Aunque no es tan abundante como St. Mary's Street, Presa Street tiene una combinación de lugares para comer y beber, lugares para comprar, iglesias y servicios. Sin embargo, aunque St. Mary's Street es de naturaleza más comercial, South Presa Street tiene un carácter más residencial, particularmente en el segmento sur, donde las viviendas unifamiliares y multifamiliares se encuentran frente al corredor. Varios parques pequeños crean lugares para que los residentes se reúnan y los visitantes descansen.

#### *Visión*

La visión de este corredor es un crecimiento moderado en la vivienda y, en menor medida, negocios y servicios comerciales. Las estructuras existentes que contribuyen a la identidad del área deben adaptarse a nuevos usos. El desarrollo residencial de mayor densidad combinado con usos comerciales debería respaldar las inversiones en el servicio de tránsito rápido y los paisajes urbanos deberían permitir a las personas caminar y andar en bicicleta de manera segura y cómoda a lo largo del corredor sin depender de un vehículo. El nuevo desarrollo debe diseñarse para ser compatible con los edificios existentes según lo prescrito por las normas y pautas de diseño existentes.

### ***Corredor de Uso-Mixto de McCullough Avenue y Nolan Street***

[Ver Figura 20 – Mejoras en McCullough Avenue– Existente]

[Ver Figura 21 – Mejoras en McCullough Avenue– Conceptual]

McCullough Avenue, continuando como Nolan Street cuando cruza la IH-37, cruza la parte norte del Centro Regional del Área de Downtown y brinda una gran oportunidad de conectividad desde el Área del Midtown hasta el Downtown y hacia el Este. Este corredor es una entrada a muchas iglesias del Downtown, sedes corporativas, centros médicos, el Centro Healy-Murphy, el Healy-Murphy Park y el Centro Tobin de Artes Escénicas. El entorno peatonal es desarticulado y poco acogedor con poca iluminación y paisajes urbanos desagradables, y hay pocos lugares para que las personas vivan, trabajen o se reúnan. El corredor es relativamente indescriptible hoy en día con muchos estacionamientos en superficie, frentes de edificios inactivos y pocos servicios para peatones o bicicletas.

## *Visión*

La visión de este corredor es un corredor dinámico y acogedor de uso mixto donde las personas viven, trabajan y se entretienen. Los paisajes urbanos atractivos y atractivos fomentan la actividad peatonal al proporcionar aceras sombreadas, lugares para sentarse, arte público y buena iluminación urbana a escala peatonal. El estacionamiento en superficie crea un amortiguador entre los carriles de circulación y las aceras y los carriles para bicicletas brindan instalaciones seguras y dedicadas para las personas en bicicleta. Las mejoras al paisaje urbano alentarán a los propietarios a reinvertir en edificios existentes y a desarrollar lotes y porciones de lotes que actualmente están vacantes o dedicados al estacionamiento en superficie.

## **Áreas de Inversión**

A través del esfuerzo de planificación, el Equipo de Planificación del Centro Regional del Área de Downtown y la comunidad querían reconocer tres áreas de inversión que son fundamentales para el éxito del Downtown pero que ya han recibido mucha atención de planificación y actualmente disfrutan tanto de la inversión pública como privada. Dicho esto, el éxito de estas áreas de inversión es esencial para el éxito de muchas de las áreas de enfoque y corredores de uso mixto descritos en esta sección, así como para el éxito del Centro Regional del Área de Downtown en general. Las tres áreas de inversión incluyen: Área de inversión Broadway Active, Área de Inversión de Hemisfair Active y Área de Inversión del Centro del Downtown.

### ***Área de Inversión Broadway Active***

De acuerdo con el Plan del Centro Regional del Área del Midtown, que también incluye una porción significativa del corredor de Broadway y el proyecto de bonos 2017 de mejoras planificadas, Broadway debería ser un lugar para que las personas aprendan, vivan, trabajen, se entretengan y se recreen al aire libre. El área desempeñará un papel importante en el éxito y el carácter del corredor cultural de Broadway. Este corredor comienza en el Downtown antes de extenderse hacia el norte hasta Midtown y más allá. Las inversiones incluyen gastos aprobados por los votantes en diseño y reconstrucción de Broadway para convertirse en una calle completa con un gran tránsito que priorice a las personas. Las mejoras en el área de inversión activa de Broadway dentro del Downtown reducirá el tráfico, mejorarán la sombra y la iluminación, y mejorarán significativamente la seguridad y la comodidad de los cruces para todos los usuarios. Si bien la inversión privada a lo largo del Corredor Cultural de Broadway ha sido más evidente al norte de Maverick Park, muchos proyectos entre Maverick Park y Travis Park están en fase de diseño o han comenzado recientemente. Este segmento de Broadway será un enlace fundamental entre el área del Midtown y el Centro del Downtown.

### ***Área de Inversión Hemisfair Active***

En 2009, el Consejo de la Ciudad de San Antonio estableció la Corporación de Reurbanización del Área de Hemisfair Park (HPARC), una organización del gobierno local designada para administrar y revitalizar el área de Hemisfair. HPARC es una corporación 501 (c) 3 sin fines de lucro del gobierno local que se fundó en siete principios que guían todas las decisiones en el proceso de reurbanización de Hemisfair. Estos incluyen conectividad, desarrollo, espacios verdes, equilibrio, preservación, sostenibilidad y liderazgo. La misión general de HPARC es expandir el parque existente y mejorar su calidad fusionando los conceptos de preservación y crecimiento.

HPARC está trabajando para crear espacios públicos espectaculares en el corazón de San Antonio, con plazas, patios, espacios verdes, instalaciones artísticas y culturales, residencias y negocios locales. El plan

Planificación de la Sub-Área de SA Tomorrow: Plan del Centro Regional del Área de Downtown

para Hemisfair ayudará a este activo del Downtown a ser en un espacio comunitario apreciado, lleno de visitantes, emoción y funcionalidad. Las viviendas multifamiliares se han reintroducido recientemente en Hemisfair junto con una combinación de destinos culturales y gastronómicos. El desarrollo hotelero y las opciones residenciales adicionales en Hemisfair continuarán atrayendo a más personas al centro, tanto como visitantes como residentes permanentes.

### ***Área de Inversión del Centro del Downtown***

En 2010, el esfuerzo SA2020 identificó el Centro del Downtown como un área de gran causa. Ese esfuerzo decía: "El Downtown es un escaparate para los visitantes, un centro de actividad dinámico para que los residentes vivan, trabajen y se entretengan, y un lugar económicamente atractivo para que prosperen las empresas. Los edificios históricos y el carácter del downtown se conservan, sus parques y espacios verdes son atractivos, y el río sigue siendo atesorado como su activo definitorio." Si bien existen crecientes preocupaciones sobre la accesibilidad económica en el Centro Regional del Área de Downtown, y especialmente en el Centro del Downtown, el área está experimentando un aumento significativo en la cantidad de inversión residencial y comercial.

Hemisfair ha resurgido como un anclaje esencial para el este y Riverwalk continúa prosperando. Las inversiones del San Pedro Creek Culture Park y la Zona Cultural fortalecerán el límite occidental del Centro del Downtown. Un énfasis importante sobre la vida de este plan será la transición del estacionamiento de superficie y estructurado que actualmente domina muchas partes del Centro del Downtown. A medida que disminuye el uso del vehículo y el downtown se convierte en un lugar aún mejor para caminar, andar en bicicleta y utilizar dispositivos de tránsito y movilidad personal, la demanda de estacionamiento disminuirá y la economía del mercado comenzará a respaldar el desarrollo o la reurbanización de estas propiedades importantes en el corazón de la ciudad. Será importante promover una combinación de usos que incluyan viviendas, oficinas, restaurantes y entretenimiento y hoteleros accesibles, de mano de obra y a precio de mercado, así como promover redes de transporte conectadas, desarrollo de bajo impacto y ámbitos públicos dinámicos.

### ***Recomendaciones de Área de Enfoque***

#### ***Recomendación #1 de Áreas de Enfoque: Priorizar los principales proyectos de mejoras de infraestructura y servicios que apoyan el crecimiento en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.***

En el futuro, los corredores de uso mixto y las áreas de enfoque albergarán las mayores concentraciones de personas en el Downtown y otros centros regionales. Centrar las mejoras importantes de infraestructura y servicios en estas áreas garantizará que se utilicen a fondo, beneficien a muchas personas y contribuyan a las metas de toda la ciudad con los beneficios compuestos que sienten varias generaciones de habitantes de San Antonio. Las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto se encuentran en todo el downtown con énfasis en los límites del área de planificación, por lo que las mejoras realizadas en estos lugares beneficiarán a muchos residentes, empleados y visitantes del Downtown, así como a los vecindarios cercanos. Los principales proyectos públicos en áreas de enfoque y corredores de uso mixto deberían incorporar los principios de validez de diseño, validez ambiental y Prevención del Delito A través del Diseño Ambiental (CPTED) en los procesos de diseño, y apoyar la vitalidad de las empresas y residentes existentes y futuros. La validez de diseño reconsidera los procesos de diseño, incluye a las personas que normalmente están marginadas por el diseño y utiliza prácticas creativas y de colaboración para abordar los desafíos más profundos que enfrentan

nuestras comunidades. La justicia ambiental se esfuerza por garantizar que ningún grupo de personas o áreas de una comunidad se vea excesivamente agobiado por los impactos del nuevo desarrollo o que un grupo en particular se beneficie de un proyecto en detrimento de otros. Finalmente, CPTED utiliza datos y observaciones para informar el diseño que promueve la vigilancia natural y desalienta comportamientos no deseados.

***Recomendación #2 de Áreas de Enfoque: Actualizar los estándares de zonificación y diseño para respaldar la visión única de cada área de enfoque y corredor de uso mixto, crear lugares de alta calidad, respaldar las opciones de transporte y evitar impactos en áreas sensibles cercanas.***

En las áreas de enfoque del Downtown y en los corredores de uso mixto, las reglamentaciones de zonificación y desarrollo existentes tienden a promover el desarrollo que no siempre es consistente con los tres Planes del SA Tomorrow, la visión y las metas del Downtown, y las intenciones únicas establecidas para áreas individuales dentro del Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Albergar el crecimiento de la población y el empleo en corredores de uso mixto y áreas de enfoque con un desarrollo de alta calidad eliminará la presión de las áreas de vecindarios, áreas industriales y áreas naturales existentes, ayudando a estos lugares a retener muchas de las cualidades que los hicieron lo que son hoy en día, asegurando también que la calidad de vida continúe mejorando para los residentes existentes y futuros. El Plan del Centro Regional del Área de Downtown proporciona la dirección necesaria para crear una dirección más matizada para la forma y el uso en diferentes partes del área de estudio. Estos valores y consideraciones importantes articulados por la comunidad deben reflejarse en estándares actualizados de zonificación y diseño.

***Recomendación #3 de Áreas de Enfoque: Implementar programas de vivienda y desarrollo económico e incentivos para apoyar áreas de enfoque y corredores de uso mixto como lugares inclusivos de vivienda, empleo y oportunidades recreativas para una población diversa.***

El Downtown es un lugar de inmensa oportunidad. Incluye una universidad emblemática, varias escuelas con programas únicos para jóvenes, más del doble de empleos que los residentes y concentraciones distintivas de bienes culturales, vías fluviales urbanas y parques. Los incentivos de vivienda y desarrollo económico deben garantizar que el Downtown sea un lugar donde las personas de diversos medios y antecedentes puedan participar y contribuir. Las Estrategias de Vivienda y Desarrollo Económico del downtown y el Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio recomiendan una variedad de soluciones. Si bien todos ellos, incluidos aquellos enfocados en la estabilidad del vecindario, contribuyen a este objetivo, varios pueden ser particularmente relevantes e importantes para enfocar áreas y corredores de uso mixto seleccionados, ya que los lugares planeados para tener el mayor acceso a empleos, opciones de transporte accesibles, bienes culturales, parques, educación y otros servicios.

***Recomendación #4 de Áreas de Enfoque: Garantizar las transiciones entre el desarrollo nuevo de mayor intensidad en áreas de enfoque y corredores de uso mixto y vecindarios tradicionales establecidos.***

En algunos casos, el nuevo desarrollo en las áreas de enfoque del centro y los corredores de uso mixto se pueden diseñar a una escala que generalmente esté orientada con los vecindarios tradicionales adyacentes. En muchos otros casos, existe un fuerte deseo que las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto incluyan un desarrollo que sea mucho más intenso que lo

que existe actualmente en muchas partes del Centro Regional del Área de Downtown. En ciertos casos, se prevé que un área de enfoque o corredor de uso mixto tenga un desarrollo de ocho a diez pisos a solo una o dos cuerdas del desarrollo existente que puede ser solo de uno a tres pisos. En estos casos, es fundamental que los estándares actualizados de zonificación y diseño proporcionen una guía sólida para hacer transiciones apropiadas entre el nuevo desarrollo de mayor intensidad y el desarrollo existente de menor intensidad. El acceso solar, la sombra y la privacidad deben ser consideraciones al desarrollar una guía para las transiciones que pueden incluir espaciados, retrocesos, tolerancias transitorias de altura, paisajismo, monitoreo y orientación para la planificación del sitio y la orientación del edificio.

***Recomendación #5 de Áreas de Enfoque: Equilibrar el desarrollo y la inversión en áreas de enfoque con protección y mejoras de los espacios públicos, incluidos parques, plazas, vías fluviales y espacios de reunión privados de acceso público.***

Como se mencionó anteriormente, el Centro Regional del Área de Downtown se beneficia de un número significativo de parques y plazas y el espacio público único proporcionado por River Walk. El San Pedro Creek Culture Park Springs reforzará aún más las ofertas de espacio público en el área de estudio. Aun así, debe tenerse en cuenta que la gran mayoría de los espacios públicos se encuentran en la mitad norte del Centro Regional del Área de Downtown. Es fundamental que el desarrollo futuro conserve y mejore estos espacios de reunión pública existentes, y a menudo históricos. Además, los nuevos desarrollos fuera del centro del Downtown y especialmente en la mitad sur del área del plan deberían incorporar nuevos espacios de reunión públicos y privados. Muchos centros de todo el país están formalizando programas para catalogar y promover espacios privados de reunión accesibles al público. Estos pueden incluir parques de propiedad privada, plazas, jardines en la azotea, patios y balcones. Como el desarrollo y la reurbanización a mayor escala ocurren dentro del downtown, asegúrese de que los espacios públicos que sean de acceso público sean un punto focal de la estrategia general de desarrollo.

***Recomendación #6 sobre las Áreas de Enfoque: Asegurar de que las áreas de enfoque, los corredores de uso mixto y otros servicios del área puedan ser accesibles de manera segura y cómoda por todos los modos de viaje.***

Como se describe a lo largo de esta sección del Plan, las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto deben proporcionar un entorno seguro para todos los usuarios con un fuerte enfoque en los peatones, ciclistas, micromovilidad y pasajeros de transporte público. El transporte multimodal y el transporte en tránsito se beneficiarán de una mayor conectividad peatonal, ya que todos los pasajeros deben poder acceder de manera segura a los centros de tránsito y paradas de autobús a pie o con un dispositivo de movilidad asistida. Para mejorar aún más el entorno peatonal, las futuras inversiones públicas y privadas deben proteger los árboles existentes y aumentar la cantidad de jardines y árboles en la calle para crear un entorno más amigable para los peatones. Paisajismo y árboles proporcionan sombra y refugio del calor extremo del verano y permitirán a los peatones moverse más cómodamente por el Centro Regional del Área de Downtown.

## Movilidad

[Figura 6 – Mapa de Marco de Movilidad]

### ***Antecedentes y Visión***

En 2016, la Ciudad de San Antonio adoptó el Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow, para hacer que el sistema de transporte de nuestra ciudad sea "sostenible, seguro, conveniente, eficiente e inclusivo de todos los modos". El plan adoptado por el Consejo de la Ciudad estableció "un cambio de enfoque de vehículos en movimiento a personas en movimiento", para controlar la administración del tráfico y mejorar las opciones de transporte. El plan identificó dos métodos principales e interdependientes para administrar la futura congestión del tráfico:

- Desarrollar un patrón y una política de uso del suelo para promover los viajes locales.
- Proporcionar opciones de transporte, además de vehículos, que conectan los Centros Regionales.

El Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow reconoció que no podemos salir de la congestión mediante la construcción y que el Plan Integral, y los planes de uso del suelo asociados, son una oportunidad principal para mejorar la movilidad en San Antonio. Al dar la bienvenida a más personas para vivir, trabajar y jugar en centros urbanos, centros regionales y corredores de tránsito, podemos acortar la duración de los viajes, ofrecer más opciones de transporte y mejorar la calidad de vida.

Los costos combinados de vivienda y transporte (comúnmente conocidos como H + T) son a menudo una gran parte del presupuesto de un hogar, y los expertos recomiendan que el total combinado no sea más del 45% de los ingresos del hogar. En la región Principal de San Antonio, ese total, en promedio, es del 53%. Las comunidades transitables que brindan excelentes opciones de transporte pueden reducir los costos de transporte familiar para la persona promedio porque si las personas tienen una alternativa a conducir solo, los costos de transporte pueden ser estables incluso cuando los precios de la gasolina aumentan. Al proporcionar opciones de transporte, ya que algunas personas eligen ir a su destino a pie, en bicicleta o en transporte público, la cantidad de vehículos en la carretera se reducirá al mínimo, reduciendo el retraso del tráfico para aquellas personas que eligen conducir.

Como centro de negocios, gobierno, entretenimiento y cultura de San Antonio, el Centro Regional del Área de Downtown juega un papel central en el crecimiento y la salud de la región. El Área del Downtown es el anclaje de la próspera industria turística de San Antonio, así como de otros sectores de empleo importantes, como agencias gubernamentales, atención médica y finanzas. El Downtown es el hogar de algunas de las áreas más transitables a pie y en bicicleta de la ciudad, y sirve como el corazón del sistema de tránsito regional. Sin embargo, se necesitan más inversiones en infraestructura multimodal para mantener esta área móvil, así como para conectar la región con su centro histórico, económico y cultural.

La visión de movilidad para el Downtown se centra en crear un centro urbano dinámico y diverso, que dé la bienvenida a residentes, trabajadores y visitantes por igual. Con una abundancia de espacios públicos históricos y contemporáneos y vías verdes urbanas, el Downtown está conectado y habitable. El tránsito, la infraestructura segura para bicicletas y peatones, y las opciones de micromovilidad brindan opciones convenientes para moverse. Estas opciones permiten a las personas acceder a destinos cerca de sus viviendas sin tener que conducir. Varios senderos brindan instalaciones separadas para las personas que caminan, andan en bicicleta o pasean, incluido el San Pedro Creek Culture Park y el San

Antonio River Walk (incluido el Museum Reach y Mission Reach). Estos senderos proporcionan un camino de bajo estrés para los desplazamientos, pero también conectan a los residentes y visitantes con el extraordinario patrimonio cultural y natural de San Antonio. Los arroyos Westside del sistema de senderos Howard W. Peak Greenway, que provienen de Alazan y Apache Creeks, proporcionan conexiones en el centro a destinos del oeste como la Our Lady of the Lake University y Woodlawn Lake Park.

A medida que las opciones de transporte de alta capacidad desarrollen y evolucionen, Downtown seguirá siendo el nexo del servicio más frecuente de la región. El servicio de Primo se unirá a los corredores de tránsito rápido norte-sur y este-oeste y otras rutas frecuentes, incluido el servicio expreso a los centros regionales periféricos (como los Centros Regionales del Área de Brooks, el Área del Medical Center y el Área de Stone Oak). Las aceras, los paisajes urbanos y las calles completas también admitirán el uso del tránsito hacia y desde el Downtown. Los peatones tendrán un rango de conexiones de última milla entre las estaciones de tránsito y sus destinos en el downtown, que incluyen entornos seguros para caminar, personas que andan en bicicleta, opciones de micromovilidad (por ejemplo, scooters) u opciones de movilidad compartida (por ejemplo, viajes compartidos o Empresas de Interconexión de Transporte).

### ***Necesidades de Movilidad en el Centro Regional del Área de Downtown***

El Centro Regional del Área de Downtown es el centro económico y cultural de la región. Un centro móvil continuará estimulando el crecimiento sostenible en la región del Greater San Antonio. A medida que este crecimiento continúa, la Ciudad de San Antonio, VIA y el Departamento de Transporte de Texas deben implementar soluciones que garanticen el acceso, la habitabilidad y la vitalidad en el Downtown. Las necesidades clave de movilidad incluyen lo siguiente:

- Seguridad de la red de transporte, para todos los usuarios, pero especialmente para peatones y ciclistas;
- Mejoras multimodales - transformación de la red de transporte para servir a las personas que eligen caminar, andar en bicicleta, andar en scooter, tomar el transporte público, compartir el viaje o viajar en su propio vehículo;
- Mejores conexiones entre el Área del Downtown con todos los demás Centros Regionales en el área más amplia de San Antonio;
- Mejora de la administración de aceras y estrategias de estacionamiento para albergar opciones compartidas y de micromovilidad, y asignación de espacio adicional para mejoras multimodales; y
- Conexiones mejoradas a los vecindarios adyacentes al Área del Downtown.

Se ha desarrollado un conjunto de recomendaciones de alto nivel para abordar estas necesidades de movilidad del Centro Regional del Área de Downtown, junto con un conjunto de estrategias para implementar las recomendaciones a través de proyectos, políticas y asociaciones. Estas recomendaciones y estrategias también se ilustran en el mapa de Recomendaciones de Movilidad.

### ***Recomendaciones de Movilidad***

***Recomendación de Movilidad #1: Continuar implementando el Plan de Acción de Vision Zero de San Antonio.***

[Figura 7 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras Peatonales]

La iniciativa Vision Zero de la Ciudad de San Antonio tiene como objetivo lograr cero fallecimientos en las carreteras de la comunidad y mejorar la seguridad vial para todos los usuarios, ya sea conduciendo, utilizando bicicleta o caminando. La iniciativa Vision Zero evalúa y hace recomendaciones para mejorar la seguridad en las Áreas de Lesiones Peatonales Graves (SPIA), lugares donde dos o más choques cercanos entre sí han provocado lesiones graves a los peatones. Las herramientas potenciales para mejorar la seguridad de los peatones en áreas de lesiones peatonales severas incluyen intervalos peatonales principales, camellones, islas de cruce de peatones, marcas de cruce de intersecciones, extensiones de aceras e incluso ensanchamientos de aceras basados en el análisis de los factores únicos que contribuyen a los choques en cada ubicación y dependiendo de los resultados de las evaluaciones de ingeniería. Las mejoras en los servicios para peatones, incluida la iluminación segura y el paisajismo, también pueden hacer que estas áreas sean más atractivas y visibles. Otro enfoque para mejorar la seguridad consiste en dedicar más espacio en el camino a los ciclistas y peatones. Desde nuevas formas de proteger los carriles para bicicletas con barreras separadas como pilotes, hasta paisajismo y maceteros e intermedios elevados, San Antonio tiene muchas herramientas disponibles para mejorar la seguridad de los peatones y las bicicletas. El Plan de Acción Vision Zero de la Ciudad de San Antonio enumera herramientas adicionales para mejorar la seguridad de los peatones y las bicicletas.

El Centro Regional del Área de Downtown tiene una gran cantidad de oportunidades para mejorar el transporte y la seguridad. Las inversiones en transporte que se centran en la seguridad, como mejorar los cruces e invertir en calles completas pueden tener un impacto positivo significativo en todo el Centro Regional del Área de Downtown. En particular, el Informe de Áreas de Lesiones Peatonales Graves de San Antonio 2017 (páginas 25-26) identifica seis Áreas de Lesiones Peatonales Graves (SPIA) dentro o adyacentes al Centro Regional del Área de Downtown que deberían ser prioridades para el estudio y la inversión:

- Flores Street desde Euclid Avenue a El Paso Street;
- Martin Street desde Comal Street a Flores Street;
- Commerce Street desde Alamo Plaza a Bowie Street;
- Commerce Street desde Smith Street a Santa Rosa Street;
- St Mary's Street desde Commerce Street a Travis Street; y
- Market Street desde St. Mary's Street a Alamo Street.

El análisis adicional de los datos de accidentes de peatones, bicicletas y vehículos, junto con los aportes de la comunidad, también identificó puntos adicionales de conflicto entre personas y vehículos que deberían estudiarse para futuras mejoras. Las autopistas principales, como IH-10, IH-35 e IH-37, y sus caminos frontales asociados, crean barreras para muchos peatones y ciclistas. El entorno poco acogedor de velocidades rápidas y redes incompletas limita las opciones de viaje para quienes caminan o andan en bicicleta. Las carreteras principales, como St. Mary's Street, Broadway, Cesar Chavez Boulevard y Alamo Street tienen alojamientos insuficientes y condiciones menos que ideales para que los peatones y las bicicletas viajen y crucen con seguridad. Además, numerosas entradas y algunos puestos de aparcacoches crean muchos puntos de conflicto potenciales entre vehículos, peatones y bicicletas. Emplear estrategias para reducir y prevenir estos puntos de conflicto puede aumentar la seguridad en el área de estudio.

Las inversiones que se centran en la seguridad, como las herramientas de Vision Zero enumeradas anteriormente, pueden tener un impacto positivo significativo en el downtown, y especialmente en

estas áreas de conflicto identificadas. Reducir las velocidades en las áreas apropiadas también puede mejorar en gran medida la seguridad de todos los usuarios al reducir la probabilidad y la intensidad de los choques.

***Recomendación de Movilidad #2: Concentrar los recursos de Movilidad del Downtown para Apoyar la Red de Transporte Multimodal de San Antonio.***

Las redes multimodales y conectadas son aspectos clave para proporcionar movilidad a todos los usuarios, independientemente de su capacidad o estado financiero. Las mejoras de tránsito aseguran que las áreas sean accesibles, mientras que la infraestructura para bicicletas y peatones proporciona conexiones de última milla hacia y desde el transporte público y destinos clave. Los elementos de diseño urbano, como la reubicación de la entrada de vehículos, la tranquilidad de las calles y las calles completas respaldan aún más estas mejoras al tiempo que proporcionan espacios seguros y acogedores.

Cambiar a los usuarios de conducir solo a modos de transporte alternativos puede aliviar la congestión a lo largo de un corredor o dentro de un área. Esto se vuelve más viable cuando las alternativas son convenientes, como a través de un mejor acceso al tránsito y la infraestructura amigable para los peatones. Esta estrategia respalda directamente los objetivos y metas de la comunidad, la ciudad y VIA, mejorando el acceso a destinos clave, disminuyendo las millas recorridas en vehículos y aumentando la capacidad de caminar. Para apoyar el crecimiento y continuar la vitalidad de los centros económicos de la región, la comunidad necesita opciones fáciles, cómodas, confiables y a prueba de congestiones para viajar hacia y desde el trabajo, la escuela y los destinos clave.

**Mejoras Prioritarias del Paisaje Urbano**

[Ver Figura 7 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras Peatonales]

Las mejoras del paisaje urbano, como árboles, alumbrado público decorativo, bancas u otros identificadores de lugares, pueden mejorar las cualidades únicas de un lugar y hacer que caminar y explorar sea más agradable. La visión de estos corredores es aquella en la que las personas que caminan, andan en bicicleta o toman el transporte público o el transporte compartido brindan actividades a nivel de la calle para crear calles más seguras y dinámicas.

Dichas mejoras están previstas en las siguientes carreteras que no forman parte de los Programas de Bonos de Mejoras Estructurales 2012 o 2017:

- McCullough Avenue desde IH-35 a St. Mary's Street;
- McCullough Avenue y Nolan Street desde Bonham Street a Cherry Street;
- San Pedro Avenue desde IH-35 a Main Avenue;
- Flores Street desde IH-35 a Martin Street;
- Martin Street desde IH-35 a Flores Street;
- Frio Street desde Martin Street a Commerce Street;
- Frio Street desde Cesar Chavez Boulevard a Guadalupe Street;
- Cherry Street desde Commerce Street a Iowa Street;
- Labor Street desde Cesar Chavez Boulevard a Presa Street;
- Flores Street desde Guadalupe Street a Cevallos Street;
- Cevallos Street desde Flores Street a Probandt Street;
- Alamo Street desde Flores Street a Probandt Street; y
- Steves Avenue desde Probandt Street a Roosevelt Avenue.

### Zona Peatonal Prioritaria del Downtown

En un dinámico downtown, el nivel de servicio de los vehículos es menos importante que mover personas de manera segura y cómoda caminando, andar en bicicleta y utilizar otros medios de transporte. El área dentro del núcleo del Plan del Centro Regional del Área de Downtown tiene la mayor concentración de actividad en el área, pero también es la más limitada en términos de espacio físico disponible para proporcionar calles y aceras. Ante esto, el Centro del Downtown debe ser un espacio orientado a los peatones que priorice el movimiento de personas caminando, utilizando bicicleta y utilizando el transporte público sobre el movimiento de personas que conducen vehículos. El diseño de la calle y la sincronización de la señal deben soportar velocidades más bajas de vehículos y priorizar a los peatones. Las vías de acceso deben consolidarse y/o reubicarse para minimizar la cantidad de rampas y posibles puntos de conflicto entre peatones y vehículos. Deben proporcionarse mejoras en el paisaje urbano, como árboles y paisajismo, aceras anchas, alumbrado público decorativo, bancos y otros muebles para mejorar el ámbito peatonal y hacer que las aceras del Downtown sean lugares más cómodos y acogedores para pasar el tiempo.

### Mejoras Multimodal Prioritarias

[Figura 8 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras de Carreteras Multimodales]

Dentro del Centro Regional del Área de Downtown, cada calle debería idealmente proporcionar espacios accesibles para vehículos, peatones y ciclistas, un concepto conocido como "Calles Completas". Sin embargo, el espacio disponible para reconstruir las calles en el Área del Downtown está limitado debido al derecho de paso históricamente estrecho y a muchos edificios construidos en o cerca de las líneas de propiedad, colocándolos muy cerca de la calle. Dichas limitaciones requieren una cuidadosa consideración de cómo funciona cada segmento de la calle y qué modos deben priorizarse y pueden coexistir de manera segura en el mismo derecho de paso. Para garantizar que tengamos el mayor impacto en la movilidad de todos los usuarios de la calle en el Área del Downtown, este plan debe priorizar los segmentos de la calle para las mejoras. Las calles se priorizaron en función de su ubicación en relación con un área de enfoque, conexión con los vecindarios adyacentes al Downtown y la importancia de la conectividad dentro del Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Se recomiendan los siguientes para mejoras prioritarias de calles multimodales:

- St. Mary's Street (de Cesar Chavez Boulevard a Roosevelt Avenue);
- San Pedro Avenue (de IH-35 a Main Avenue);
- Martin Street (de Colorado Street a Broadway Street);
- Houston Street (de IH-37 a Cherry Street);
- Frio Street (de Cesar Chavez Boulevard a Alamo Street);
- Cherry Street (de Dawson Street a Iowa Street);
- Probandt Street (de IH-10/ US Hwy 90 a West Theo Avenue);
- Mitchell Street (de Flores Street a Presa Street);
- Alamo Street (de Frio Street a Probandt Street);
- Flores Street (de IH-35 a Mitchell Street);
- McCullough Avenue (de IH-35 a IH-37);
- Nolan Street (de IH-37 a Cherry Street);
- Guadalupe Street (de Flores Street a Alazan Creek); y
- Cesar Chavez Boulevard (de Santa Rosa Street a Cherry Street).

Estas calles también se conectarán con senderos y parques recreativos, como los senderos existentes Howard W. Peak Greenway y los senderos de San Antonio River Walk, y el cercano Mission Reach, que conecta cuatro Misiones Españolas del siglo XVIII.

### **Senderos Prioritarios**

[Figura 9 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras para Bicicletas y Senderos]

Los senderos clave cercanos o dentro del Centro Regional del Área de Downtown, como el San Pedro Creek Culture Park, el San Antonio River Walk (incluyendo el Museum Reach y Mission Reach), y los Senderos Greenway de Alazan y Apache Creeks proporcionan vías arteriales continuas fundamentales de peatones separados e infraestructura para bicicletas, conectando numerosos parques, tiendas, escuelas y bibliotecas. Los puntos de acceso esenciales a estos servicios regionales brindan oportunidades para mejorar las conexiones para las personas que caminan, pasean o andan en bicicleta con caminos laterales deliberados o infraestructura en la carretera como cruces peatonales, aceras e instalaciones para bicicletas.

### **Rutas de Bicicleta Preferidas**

Los ciclistas actualmente soportan condiciones inseguras como circular en tráfico mixto en carreteras de alta velocidad y alto volumen. Se necesita infraestructura adicional para bicicletas, como carriles protegidos y separados, para calles más seguras. Estas medidas mejorarán las condiciones de conducción para los viajeros de hoy y darán la bienvenida a los ciclistas más recientes y menos seguros, que de otra manera no estarían acostumbrados a conducir junto a vehículos. La provisión de estacionamiento para bicicletas y compartir bicicletas proporciona una conexión importante para las personas que desean acceder al tránsito en bicicleta y ayuda a abordar el desafío de la "última milla", ayudando a las personas a conectarse desde sus destinos hacia y desde el tránsito.

Según el aporte del Equipo de Planificación del Área del Downtown y otras partes interesadas de la comunidad, el plan identifica rutas en bicicleta prioritarias que incluyen:

- Navarro Street/St. Mary's Street/Roosevelt Avenue (de IH-35 a Hansford Street);
- Jones Avenue (de IH-35 a IH-37);
- Alamo Street (de IH-35 a Houston Street);
- Nueva Street/Montana Street (de South Pecos La Trinidad Street a Cherry Street, a través de Hemisfair); y
- Probandt Street (de IH-10 a Theo Avenue).

Los corredores identificados para calles completas también deben incorporar infraestructura para bicicletas como un componente del diseño basado en estudios futuros del Departamento de Transporte y Mejoras Estructurales (TCI) para determinar la viabilidad y los tipos de instalaciones necesarias.

### ***Recomendación de Movilidad #3: Crear Nuevas Conexiones entre el Downtown y el cercano Westside al Mitigar las Barreras Físicas y Psicológicas.***

[Figura 8 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras de Carreteras Multimodales]

Tanto Alazan Creek como las líneas del ferrocarril son barreras físicas entre el Downtown y el cercano lado oeste, lo que limita la conectividad para todos los modos de viaje a algunos puntos de cruce. Las barreras psicológicas, como las condiciones inseguras reales y percibidas, los edificios en ruinas y vacantes, y la falta de paisajes urbanos orientados a los peatones empeoran la mala conectividad física.

Se debe crear una nueva conexión física extendiendo el Cesar Chavez Boulevard más allá de su terminal existente en Frio Street, atravesando las líneas del ferrocarril bajo nivel, sobre nivel o paso nivel, y uniendo Alazan Creek para enlazar con el West Cesar Chavez Boulevard. Esta nueva conexión debe incluir instalaciones para peatones, bicicletas y vehículos y no debe desplazar a la escuela secundaria Tafolla.

Las barreras psicológicas deben abordarse mediante mejoras en los paisajes urbanos para priorizar la experiencia de los peatones y las personas que andan en bicicleta. En particular, el puente de Guadalupe Street debe incorporar aceras ampliadas, iluminación para peatones e instalaciones para bicicletas.

***Recomendación de Movilidad #4: Albergar los Cambios en la Demanda en la Acera de la Movilidad Compartida Emergente, los Vehículos Autónomos, la Micromovilidad y la Entrega de Carga a través de las Políticas de la Ciudad y el Diseño de la Calle y la Estación de Tránsito.***

La proliferación de opciones compartidas y de micromovilidad está cambiando la forma en que las personas viajan. Las políticas de transporte y uso del suelo pueden fomentar un entorno que fomente el uso de estas nuevas opciones de movilidad y ofrecer alternativas seguras para conducir solo. El diseño de la calle puede dedicar una mayor proporción de espacio en la acera para movilidad compartida y vehículos autónomos. Estos usos pueden admitir el espacio reasignado dedicado al estacionamiento o el rendimiento del vehículo, ya que estos vehículos compartidos y las opciones de micromovilidad (por ejemplo, scooters) pueden reemplazar los viajes de vehículos de ocupación individual con un impacto espacial más pequeño.

*Movilidad Compartida*

Estas tecnologías nuevas y emergentes, como las Empresas de la Red de Transporte (“TNC”, como Lyft y Uber), el intercambio de vehículos entre pares y el transporte compartido ofrecen alternativas a pedido para viajes cortos y reducen la necesidad de un vehículo privado. (en particular, la necesidad de estacionar tantos vehículos privados).

*Vehículos Autónomos*

La anticipación en torno a los vehículos autónomos está alimentando simultáneamente la especulación sobre cómo estas nuevas tecnologías cambiarán el comportamiento de los viajes y cómo las calles de San Antonio pueden adaptarse a estos cambios. A medida que las tecnologías cambian rápidamente, el diseño y las políticas adaptables de las calles garantizarán su integración dentro de una red de transporte multimodal.

*Micromovilidad*

Estas opciones, que incluyen scooters electrónicos y el uso compartido de bicicletas con o sin acople, están revolucionando rápidamente los viajes dentro del área de estudio. El diseño seguro de las calles y el estacionamiento ayudarán a estas tecnologías a coexistir con los usuarios existentes de las carreteras y los peatones.

*Entrega de Carga*

Los cambios en los patrones de entrega de carga también están cambiando los flujos de tráfico y la demanda en la acera. La entrega el mismo día y la última milla están cambiando la forma en que los bienes y materiales llegan a los consumidores y establecimientos comerciales. Los modelos anteriores de entregas de carga centralizadas a gran escala tenían tiempos y necesidades de entrega más predecibles. Ahora, las entregas directas atraen a minoristas de menor escala o la ubicación del hogar del consumidor, dentro de las horas posteriores a la entrega del pedido, ya sea desde un almacén centralizado/centro de

distribución u otras instalaciones minoristas regionales. Estos cambios plantean nuevas demandas en la provisión y regulación en la acera.

Será necesario actualizar las regulaciones flexibles con frecuencia para mantener el ritmo de cómo las tecnologías emergentes cambiarán la demanda de estacionamiento y viajes. Al fomentar estas tecnologías, San Antonio puede mejorar la seguridad vial y mitigar la congestión. Además, la mejora de la recopilación de datos y las estrategias de gestión facilitarán una mejor regulación.

***Recomendación de Movilidad #5: Administrar La Demanda De Transporte A Través De Estrategias De Administración De Estacionamiento Deliberadas Y Planes De Administración De Tráfico Que Priorizan Las Opciones De Peatones, Bicicletas Y Transporte Público Durante La Congestión, Eventos Especiales Y Construcción.***

[Figura 10 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras de Tránsito]

El Downtown de San Antonio es sede de innumerables eventos especiales y proyectos de construcción esenciales que aumentan la tensión de la red de calles y crean desafíos para las personas que utilizan medios de transporte alternativos. Esta congestión adicional requiere estrategias que fomenten elecciones multimodales y permitan a los visitantes únicos o poco frecuentes navegar por las opciones de transporte y las áreas de estacionamiento del Downtown de manera más eficiente.

#### *Mitigación de Estacionamiento y Construcción*

Las soluciones de administración de estacionamiento que integran instalaciones privadas y públicas brindan información sobre la disponibilidad de estacionamiento en ubicaciones clave, así como las condiciones del tráfico, y utilizan señales de guía que ayudan a los visitantes a encontrar el camino a las áreas de estacionamiento deseadas. Estas mismas estrategias también se pueden utilizar para dirigir efectivamente los vehículos a través de la congestión relacionada con la construcción. Las estrategias de precios también generan ingresos para los espacios de estacionamiento en función de la demanda e incentivan el transporte alternativo si el costo se convierte en una barrera para el estacionamiento. La identificación de caminos alternativos seguros y convenientes para peatones, ciclistas y conductores de micromovilidad integrados en los planes de tráfico de la construcción también es crítica.

#### *Congestión Pico*

Si bien la congestión puede verse como un signo de salud económica, los retrasos causados por la congestión desperdician un tiempo valioso y crean emisiones de transporte que reducen la calidad del aire. Una serie de intervenciones operacionales y multimodales dirigidas pueden proporcionar más opciones de viaje y reducir la demanda en nuestras carreteras. Las inversiones clave para reducir la congestión y las zonas de conflicto que retrasan el tránsito pueden ayudar a que el tránsito se mantenga a tiempo y se mueva más rápidamente en las carreteras de San Antonio. Estas mejoras, como los carriles para autobuses en la hora pico o en la zona escolar, las señales de tráfico de preferencia y las vías de ferrocarril separadas por niveles, junto con otras inversiones en las prestaciones de servicios de Tránsito Metropolitano VIA, pueden ayudar a que el tránsito sea una opción de viaje más atractiva. Esta recomendación responde al objetivo de la comunidad de "Conectar Distritos y Vecindarios con una Red Multimodal Accesible" y al objetivo del Plan Multimodal de SA Tomorrow sobre transporte multimodal. Estas estrategias pueden apoyar la vitalidad de los centros económicos de la región, al conectar a los residentes con opciones fáciles, confiables y a prueba de congestión hacia y desde el trabajo, la escuela y los destinos clave.

#### *Eventos Especiales*

El Centro de Convenciones Henry B. González, el Centro Tobin para las Artes Escénicas, la Estación Alamodome & Sunset y Hemisfair generan congestión suficiente para ordenar estrategias de planes de tráfico de eventos especiales. Las mejoras clave podrían mejorar la experiencia para aquellos que utilizan el transporte público, la movilidad compartida y la micromovilidad durante eventos especiales, incluidos los carriles prioritarios para eventos especiales para dar prioridad a los autobuses durante las oleadas de eventos planificados o las luces para permitir que los autobuses recojan pasajeros sin salir y volver al tráfico. Los planes específicos para facilitar el uso de las opciones de movilidad compartida y la micromovilidad ayudarán a aliviar el estrés en la red de transporte durante eventos especiales. Será necesario realizar estudios para determinar la idoneidad de cada estrategia para las áreas de congestión local.

***Recomendación de Movilidad #6: Respaldar El Servicio Propuesto Por Corredor Metropolitano De Tránsito Rápido VIA Priorizando Las Políticas Y La Infraestructura De Apoyo De Tránsito Cerca De Las Estaciones De Tránsito.***

Dos Corredores de Corredores Metropolitanos de Tránsito Rápido VIA propuestos para operar de este a oeste (en Commerce Street y Market Street) y una línea norte-sur (en San Pedro Avenue, Navarro Street, Mary's Street y Roosevelt Avenue) requieren un uso prioritario del suelo para el tránsito y políticas e infraestructura de desarrollo, tales como requisitos de estacionamiento reducidos y redes coherentes de aceras, cruces peatonales y mejoras en los rampas para proporcionar conexiones seguras a la línea de tránsito para personas que caminan, andan en bicicleta o bajan de sus vehículos.

Proporcionar conexiones de última milla entre el tránsito y los destinos clave, como trabajos y espacios públicos, mejora la movilidad en toda el área al tiempo que respalda la transitabilidad y la seguridad para todos los usuarios del transporte. Estas mejoras se resumen en los objetivos y metas de la comunidad para el Centro Regional del Área de Downtown y son aplicables a los futuros corredores de tránsito rápido este-oeste (en Commerce Street y Market Street) y norte-sur (en San Pedro Avenue, Navarro Street, Mary's Street y Roosevelt Avenue) propuestos. Los componentes clave del enfoque de Tránsito Metropolitano VIA para hacer un lugar de apoyo al tránsito incluyen el diseño de calles para peatones, mejorar la seguridad de todos los usuarios y apoyar desarrollos compactos y de uso mixto que brinden acceso a una variedad de servicios accesibles a pie.

Además, cada persona que sube o baja de un autobús u otro vehículo es un peatón. El acceso seguro, cómodo y directo al tránsito para las personas que caminan o andan en bicicleta a una estación o parada de tránsito mejorará su experiencia como conductores de tránsito y aumentará el número de personas que eligen caminar, andar en bicicleta y tomar el transporte público como su opción de viaje preferida. Estas mejoras también contribuyen a la calidad general de los vecindarios y las comunidades. Como se indica en el mapa de Recomendaciones de Movilidad, estas áreas de tránsito prioritarias que también experimentan una gran congestión incluyen Flores Street (desde la IH-35 hasta la Alamo Street), Martin Street (desde la IH-35 hasta Houston Street), Cesar Chavez Boulevard (desde Frio St hasta Presa Street) y IH-37 (desde Jones Avenue hasta Cesar Chavez Boulevard). Mejoras clave que podrían mejorar la aplicación de la movilidad de tránsito de carriles exclusivos para autobuses que dan prioridad a los autobuses en momentos pico de tráfico; señales de tráfico prioritario que permiten a los autobuses la oportunidad de adelantarse al tráfico; y luces de autobús para permitir que los autobuses recojan pasajeros sin salir y volver a entrar en el tráfico. Será necesario realizar estudios para determinar la idoneidad de cada estrategia para las áreas de congestión local.

## ***Conceptos de Movilidad***

Las recomendaciones de este plan ayudarán a conectar distritos y vecindarios con una red multimodal accesible que promueve la seguridad, la salud y la sostenibilidad. Estas recomendaciones también se centran en mejorar la orientación, las entradas clave y las conexiones fundamentales. Los conceptos generales a continuación sirven como principios rectores para las Recomendaciones de Movilidad más detalladas enumeradas anteriormente.

### **Calles Completas**

En septiembre de 2011, San Antonio adoptó una Política de Calles completas (Ordenanza 2011-09-29-0795) que alienta los diseños de calles que tienen en cuenta a todos los usuarios y se adaptan a todas las edades y habilidades, incluidos niños, adultos mayores y personas con discapacidades. Este enfoque del diseño de la calle "apoya los vecindarios orientados a peatones y ciclistas; promueve la vida sana, la forma física y la actividad; mejora la vitalidad económica de los corredores y distritos comerciales; y maximiza los beneficios de la inversión en infraestructura pública". No todas las calles "completas" tienen que ser iguales; la función de la carretera, el nivel de tráfico por modo y el uso e intensidad del terreno adyacente se utilizarán para ayudar a determinar el tipo de carretera y las características de diseño.

Los estudios completos de calles y la implementación posterior deben tener en cuenta las mejores prácticas de la orientación proporcionada en las Pautas de Diseño de NACTO y la Guía de Diseño de Calles De Tránsito de NACTO para carreteras que incluirán Servicios de Tránsito Rápido o Primo de VIA. Las mejoras también deben incluir iluminación, paisajismo e infraestructura verde cuando sea posible, y otras características de creación de lugares, como elementos artísticos. La implementación de estas políticas y proyectos garantizará que todas las personas, independientemente de sus ingresos o habilidades, puedan acceder a servicios de transporte de alta calidad y puedan optar por vivir sin vehículos y acceder a servicios, empleos y recreación. Siempre que sea posible, se deben considerar las Calles Completas (verdes) sostenibles para apoyar las metas de calidad de las islas de calor y las aguas pluviales del Plan de Sostenibilidad de SA Tomorrow.

Los recursos adicionales para implementar estrategias para mejorar las calles incluyen: el Programa de Bicicletas y Peatones de la Oficina de Medio Ambiente de la Administración Federal de Carreteras (proporciona recursos y orientación extensivos para bicicletas y peatones); [La Alianza Nacional de América de Crecimiento Inteligente de Calles Completas](#); [Calles Completas: Mejores Políticas y Prácticas De Implementación](#) (basado en la evaluación de 30 comunidades en los Estados Unidos); y el instrumento: [Calles Completas en el Sureste](#) (Desarrollado a través de una asociación entre AARP Government Affairs, Smart Growth America y National Complete Streets Coalition); [Calles Completas Sostenibles](#).

### **Prioridad de Rutas en Bicicleta y Mejoras Prioritarias del Paisaje Urbano**

La creación de un Centro Regional que fomente el caminar y el ciclismo como opciones convenientes, seguras y cómodas requerirá una red integrada de rutas para peatones y bicicletas junto con calles bien diseñadas en áreas clave de actividad. Hoy en día, hay lagunas en el sistema multimodal que sirve al Área del Downtown, especialmente para las personas que desean caminar o andar en bicicleta. Este Plan se enfoca en completar las redes de aceras y bicicletas, y acceder más directamente a senderos y otros servicios.

### **Cruces Peatonales Mejorados**

La seguridad es fundamental para planificar el desarrollo del Centro Regional del Área de Downtown como un centro transitable. El análisis de los accidentes de peatones anteriores en esta Sub-Área ha Planificación de la Sub-Área de SA Tomorrow: Plan del Centro Regional del Área de Downtown

identificado los segmentos de la carretera que más necesitan alojamientos para peatones adicionales. El acceso mejorado al servicio Tránsito Metropolitano VIA también es un factor clave para mejorar los cruces existentes.

Los recursos para implementar estrategias para intersecciones incluyen la Oficina de Seguridad de FHWA Contramedidas de Seguridad Comprobadas, <http://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures>; Informe 500 de NCHRP: Volumen 12, Una Guía Para Reducir Las Colisiones en intersecciones señalizadas; y el Informe 500 de NCHRP: Volumen 5, Una Guía Para Abordar Las Colisiones En Intersección No Señalizadas

Dedicar más espacio en el camino a los ciclistas y peatones agregando paisajismo, aceras protegidas e iluminación a lo largo del camino puede mejorar el nivel de comodidad para los usuarios vulnerables. Agregar espacio dedicado para las aceras da como resultado una reducción del 65-89% en los accidentes que involucran a peatones que caminan por las carreteras, según la FHWA. El diseño y los materiales de las instalaciones para bicicletas y peatones han avanzado considerablemente en la última década. Muchos de los pares de San Antonio han probado e informado los resultados de nuevas aplicaciones. Desde nuevas formas de separar los carriles para bicicletas con bolardos iluminados con LED, hasta paisajismo y maceteros e intermedios elevados, San Antonio tiene muchas opciones para implementar las estrategias de seguridad de una manera que cumpla con las metas del Plan del Centro Regional del Área de Downtown para mejorar la seguridad en el sistema de transporte y la mejora de la transitabilidad.

Los recursos para implementar estrategias para peatones y bicicletas pueden obtenerse del Plan de Acción Vision Zero de la Ciudad de San Antonio, así como recursos nacionales como la Guía de Diseño de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO) para los Corredores de Tránsito. Para obtener recursos sobre enfoques probados para la reducción de accidentes, consulte las [Herramientas del Factor de Reducción de Accidentes de la Administración Federal de Carreteras](#); Administración Nacional -de Seguridad del Tráfico en Carreteras. Contramedidas Que Funcionan: Una Guía De Contramedidas De Seguridad Vial Para Las Oficinas Estatales De Seguridad Vial, Séptima Edición, 2011. Washington, D.C.: Departamento de Transporte de EE. UU. 2013; Informe NCHRP 500 Volumen 18: Una Guía Para Reducir Las Colisiones Que Involucran Bicicletas; [Oficina de Información de Factores de Modificación de Accidentes](#); FHWA Contramedidas De Seguridad Comprobadas. Administración Federal de Carreteras, Oficina de Seguridad, Washington, DC, 2012; Manual para Diseñar Caminos Para La Población Que Envejece. Administración Federal de Carreteras, Oficina de Seguridad, Washington, DC, 2014; [Guía de Planificación y Diseño para Carriles Separados para Bicicletas](#) ; y Guía de Diseño Urbano de Carriles para Bicicletas de NACTO (parte de la iniciativa Ciudades para el Ciclismo).

### **Tránsito Frecuente, Confiable y Accesible**

A través de la planificación continua de Tránsito Metropolitano VIA, actualmente se están identificando nuevos Corredores de Tránsito Rápido y Primo. Los estudios están determinando el enrutamiento exacto y la fase de construcción. A partir del otoño de 2018, se prevé que las rutas de tránsito rápido consideradas brinden servicio este-oeste a lo largo de Commerce Street y Market Street, y una línea norte-sur en Navarro Street, St. Mary's Street y Roosevelt Avenue. Las Calles Completas y las inversiones de colocación de lugares cerca de los corredores de tránsito y los puntos de acceso son importantes para mejorar la capacidad de las personas de utilizar el tránsito a través de conexiones comunitarias seguras y agradables.

La configuración de la calle afecta directamente la conectividad de última milla de un área hacia y desde las estaciones de tránsito. Los lugares con calles densas y cuadras más cortas, como el Planificación de la Sub-Área de SA Tomorrow: Plan del Centro Regional del Área de Downtown

downtown, proporcionan rutas más directas a los destinos y más acceso a la tienda. Los lugares que se adaptan mejor al tránsito, las bicicletas y los peatones tienen una red de red estrecha, lo que significa que las personas pueden experimentar un acceso bastante directo a su destino. Áreas con baja densidad de cuadras (a menudo son causadas por grandes campus o redes de calles desconectadas).

### **Movilidad Vinculada y Uso del Suelo**

A medida que las comunidades evolucionan y crecen, también lo hacen las demandas del sistema de movilidad. La ubicación y el tipo de crecimiento en un área o a lo largo de un corredor ayudan a determinar la demanda en la red de transporte y la viabilidad de varias opciones de transporte. Del mismo modo, el transporte ayuda a determinar la conveniencia y el tipo de desarrollo en un área. Alinear esta relación da forma a futuros patrones de desarrollo y crecimiento y apoya directamente los objetivos y metas de la comunidad de mejorar la capacidad de caminar, aumentar el acceso al tránsito y mejorar el acceso a las áreas económicas y otros destinos clave. Tal alineación del uso del suelo y la movilidad también ayuda a implementar el Plan Estratégico 2040 de VIA para las Áreas de la Estación, apoyando el uso del suelo que apoya el tránsito alrededor de las estaciones de tránsito.

A medida que el Centro Regional del Área de Downtown agrega residentes y empleados de acuerdo con el plan actualizado de uso del suelo, se deben considerar los impactos en las necesidades de movilidad de estas nuevas personas y las de los empleados, residentes y estudiantes existentes. Los usos del suelo fomentan desarrollos de uso mixto y de mayor densidad a lo largo de Presa Street, Alamo Street, Flores Street, Probandt Street, Frio Street, Cesar Chavez Boulevard, Santa Rosa Avenue, McCullough Avenue, Broadway Street y St. Mary's Street. Con estos usos del suelo más intensos, estas carreteras principales pueden anticipar peatones, ciclistas, pasajeros de tránsito, vehículos y camiones de carga de varios tamaños adicionales. Los estudios deberán determinar rutas y volúmenes comunes de peatones, bicicletas, vehículos, transporte público y viajes de carga para garantizar que el área tenga suficiente infraestructura y una cuidadosa priorización de modos para ayudar a las personas a llegar a sus destinos de manera segura.

### **Oportunidades de Entrada**

[Figura 8 – Mapa de Marco de Movilidad: Mejoras de Carreteras Multimodales]

Para construir sobre la fuerte identidad de la comunidad del Centro Regional del Área de Downtown, varios lugares brindan oportunidades para puertas de vecindario únicas. Las entradas brindan una sensación de lugar y dan la bienvenida a los residentes y visitantes con elementos artísticos y arquitectónicos que reflejan la historia y la cultura del vecindario. Estas entradas son una oportunidad para mejorar la orientación, integrar una excelente señalización y resaltar un sentido único de lugar. Las entradas también pueden transformar las principales barreras de infraestructura, como líneas de rieles de carga y carreteras interestatales, y mejorar las conexiones fundamentales a través del diseño creativo, la iluminación y el arte público.

Según el equipo de planificación y los aportes de la comunidad, hay varias ubicaciones ideales para las entradas en el centro del Centro Regional del Área de Downtown. Entradas en Roosevelt Avenue y Vías Ferroviarias Union Pacific, IH-37 y Cesar Chavez Boulevard, IH-37 y Houston Street, West Commerce Street Bridge, Buena Vista Street Bridge, IH-35 y Flores Street, IH-35 y San Pedro Ave, y Broadway Street e IH-35, McCullough Avenue e IH-35, y IH-35 y St. Mary's Street son lugares ideales para recibir visitantes y residentes y distinguir la identidad del centro.

## Servicios e Infraestructura

[Figura 11 – Mapa de Marco de Servicios e Infraestructura]

[Figura 12 – Mapa Detallado de Marco de Servicios e Infraestructura]

### **Introducción**

En el futuro, a medida que más personas vivan, trabajen y se entretengan en el Downtown, la calidad de vida debería mejorar con mejores espacios públicos, eventos artísticos y culturales, mejor infraestructura y más oportunidades para que las personas se conecten con las áreas adyacentes y entre sí. Las mejoras en la movilidad ayudarán a albergar las diferentes formas en que las personas eligen moverse, pero hay muchos otros elementos para garantizar que moverse de un lugar a otro sea seguro, cómodo y acogedor. Hay una variedad de calles y senderos atractivos dentro y alrededor del downtown y será importante vincularlos mejor, eliminando las distancias y priorizando los servicios entre áreas que ya son peatonales y aptas para bicicletas.

Dado que el Centro Regional del Área de Downtown es tan diverso con el Centro del Downtown, Hemisfair, River North, Zona Cultural, Vista Verde South y una gran cantidad de otros distritos y vecindarios, también es fundamental que los servicios estén bien distribuidos y no sirvan solo en un área o una población. Los tipos de infraestructura y servicios, y la forma en que se proporcionan, deben ser tan diversos como las diferentes secciones del Centro Regional del Área de Downtown, pero es importante que las áreas que se descuidaron o pasaron por alto en el pasado reciban servicios públicos y privados. inversión en calidad de vida, planeación de sitios y mantenimiento de sitios.

Con la mayor concentración de usos de hoteleros y otros servicios para visitantes, también es importante que el centro continúe agregando infraestructura, servicios y servicios para residentes y empleados. El centro continuará siendo un importante destino para los visitantes en el futuro y es importante mantenerse competitivo en este sector fundamental de la economía de San Antonio. Dicho esto, las inversiones en lugares como Yanaguana Garden en Hemisfair ilustran cómo espacios y servicios bien diseñados pueden atraer a los residentes de toda la ciudad y al mismo tiempo atender a turistas y otros visitantes.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #1: Incluir árboles, sombra e iluminación de alta calidad en el corredor de uso mixto y la reurbanización del área de enfoque para crear lugares cómodos para caminar, explorar y estar.***

Caminar es un modo preferido de viajar dentro del centro del Downtown, pero pocas personas eligen caminar afuera en esta área. Para que caminar sea una opción viable y agradable para moverse, conectarse al servicio de tránsito o estacionar una vez y visitar múltiples destinos en la misma área, se necesitan una variedad de mejoras en la experiencia peatonal para promover más frentes a escala humana, incluida la preservación del dosel arbóreo y mayor provisión de árboles en la calle; murales y paredes verdes; y alumbrado público mejorado.

El centro de San Antonio está construido en gran medida y el efecto de isla de calor es extremadamente pronunciado, especialmente en el Centro del Downtown. Una persona que camina entre árboles y sombra se sentirá varios grados más fresca que alguien completamente expuesto al sol. Debido a que la mayoría de los corredores de uso mixto del downtown están limitados por los pisos originales del área, las paredes fuertes de las calles con edificios cerca de la calle y/o han sido "mejoradas" para proporcionar la mayor cantidad de carriles posibles para los vehículos que viajan y albergar más árboles en Estos ambientes altamente urbanos son un desafío. Al mismo tiempo, existe una creciente demanda

de ensanchar las aceras, agregar carriles para bicicletas, estacionar en la calle y otros usos en el derecho de paso público. Sin embargo, los árboles son una parte importante del futuro del centro. Para que el crecimiento y el desarrollo mejoren la calidad de vida en el downtown, los árboles deben incluirse con el nuevo desarrollo privado y las inversiones públicas en áreas de uso mixto.

El alumbrado público también es importante en el downtown, especialmente en áreas de enfoque y corredores de uso mixto por las mismas razones que se valora en las áreas del vecindario, principalmente para que las personas se sientan seguras y visibles por la noche. Sin embargo, el alumbrado público en áreas de enfoque y corredores de uso mixto también puede contribuir al carácter único de cada área con iluminación/postes decorativos y puede servir para resaltar que cierto conjunto de segmentos de calles o un nodo de uso mixto en una intersección particular es especial, con una iluminación adicional diseñada intencionalmente para complementar el carácter del lugar y fomentar el uso nocturno.

El Plan Maestro de Iluminación Urbana de la Ciudad fue aceptado en abril de 2019 para proporcionar un conjunto uniforme de pautas para la iluminación de varios tipos de carreteras, parques, proyectos de arte e instalaciones. Las pautas recomendadas dentro del Plan Maestro de Iluminación Urbana deben informar las mejoras de iluminación dentro del Centro Regional del Área de Downtown a medida que se implementan proyectos de bonos y otros proyectos estructurales. A medida que se realizan inversiones para implementar el Plan Maestro de Alumbrado Urbano, el alumbrado público debe instalarse en nodos comerciales de uso mixto seleccionados dentro de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto identificados en este Plan donde la combinación de usos, servicio de tránsito y densidad respaldará la actividad usos peatonales por la noche. Esto reforzará el deseo de que estos nodos del vecindario sirvan como lugares para que la comunidad se reúna. El Área de Inversión del Centro del Downtown se beneficiaría de un énfasis en la iluminación decorativa a nivel de la calle para fortalecer la orientación hacia y desde el San Antonio River Walk y para complementar el carácter de distintos vecindarios y distritos como Zona Cultural.

[Figura 22 – Iluminación de Paso Subterráneo – Existente]

[Figura 23 – Iluminación de Paso Subterráneo – Conceptual]

La iluminación decorativa debajo de los pasos subterráneos de la autopista puede fomentar las peatonales a los vecindarios adyacentes. Sin embargo, se necesita más que iluminación y arte para que los pasos subterráneos de las carreteras se sientan cómodos, seguros y protegidos. De acuerdo con los Proyectos Catalizadores y el mapa de uso futuro del suelo en este Plan, el denso desarrollo de uso mixto que sirve a una variedad de usuarios en todo momento del día apoyará a una gran cantidad de peatones y usuarios de planta baja. Una gran cantidad de peatones puede hacer que los pasos subterráneos se sientan más seguros, y una atractiva escena callejera a ambos lados de una carretera puede atraer a las personas a cruzar de un lado a otro. La activación temporal de los pasos subterráneos de la autopista a través de la iluminación y el arte también puede ser una intervención efectiva y transformadora a corto plazo mientras se persiguen visiones a largo plazo.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #2: Conectar mejor los diversos bienes culturales y servicios en todo el Centro Regional del Área de Downtown utilizando rutas nuevas y existentes que alojen a peatones, ciclistas y otros dispositivos de movilidad personal.***

[Figura 24 – Red Cultural– Existente]

[Figura 25 – Red Cultural– Conceptual]

El Área del downtown es afortunada de tener una colección diversa y sólida de bienes y servicios culturales, que incluyen monumentos históricos, distritos históricos, museos, senderos y senderos de ríos y arroyos, parques, plazas, arte público, estudios, galerías y más. Si bien es relativamente fácil para las personas moverse entre los bienes culturales y los servicios dentro del núcleo inmediato de Downtown, existe un creciente interés en experimentar áreas más allá del núcleo histórico y utilizar una variedad de formas de llegar allí. A medida que River Walk continúa atrayendo visitantes y se completa el San Pedro Creek Culture Park, también será necesario garantizar que las conexiones entre esta experiencia fuera de la calle y las calles cercanas se mantengan y mejoren. Se debe establecer un sistema de "red cultural" de caminos urbanos para mejorar y mantener las conexiones con los bienes culturales de la comunidad. Muchos centros de todo el país están tomando el liderazgo de Indianápolis y diseñando caminos urbanos similares al Sendero Cultural de Indianápolis. De esas comunidades que trabajan en una infraestructura cultural similar, San Antonio tiene fácilmente la colección más sólida de bienes y servicios culturales, así como importantes piezas de infraestructura para peatones y bicicletas. Una Red Cultural de San Antonio puede conectar varias áreas del Centro Regional del Área de Downtown, docenas de bienes y servicios culturales, y ayudar a mantener y fortalecer los recursos culturales que ya existen.

El centro de San Antonio ya se promociona por la red River Walk a lo largo San Antonio River. Esta red se mejorará con la suma del San Pedro Creek Culture Park. A medida que estos senderos y servicios fluviales maduren, será aún más importante asegurarse de que la señalización y la señalización ayuden a los peatones (y ciclistas en ciertos lugares) a navegar entre el nivel del sendero y el nivel de la calle del centro.

Debido al éxito de River Walk, hay instancias de tiendas y restaurantes que presentan su entrada y fachada principales en River Walk con una fachada mucho menos prominente a nivel de calle. A medida que el downtown vea desarrollos adicionales y se vuelva aún más dinámico, el diseño de edificios rehabilitados y nuevos debería equilibrar la activación del nivel de la vía fluvial y el nivel de la calle.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #3: Desarrollar conexiones más fuertes con las características que definen el carácter y otras áreas fuera del downtown al abordar las barreras creadas por la infraestructura principal.***

El Centro Regional del Área de Downtown tiene una serie de características que definen el carácter. Si bien muchos de ellos se encuentran dentro del trayecto de la autopista y se concentran en el centro histórico del Downtown, la mayoría se encuentran fuera de esta área y separados por las principales autopistas, ferrocarriles y otra infraestructura de transporte. Para que el Downtown se sienta y funcione como un Centro Regional único que esté bien conectado y sea coherente, será importante que las futuras inversiones aborden las principales barreras que impiden viajar de manera segura y cómoda de un lugar a otro.

Las autopistas IH-10, IH-35 e IH-37 crean una serie de infraestructura de carreteras elevadas, pasos subterráneos y arcones que rodean el Downtown y que separan varias Sub-Áreas del Centro Regional.

Hay varios rieles activos que corren a lo largo de los límites del Centro Regional del Área de Downtown. Muchos de estos corredores ferroviarios están cruzados por caminos y las instalaciones para peatones y bicicletas a menudo están limitadas o ausentes de estos corredores cuando cruzan los rieles y se necesitan mejoras para atender cómodamente a los peatones y ciclistas.

A medida que se produzca un mayor desarrollo dentro del Centro Regional del Área de Downtown, los peatones, las bicicletas, los vehículos de micro movilidad compartidos y el tráfico de vehículos

continuarán aumentando. Esto hace que sea vital que los cruces de las carreteras principales sean frecuentes, brindando muchas oportunidades para cruzar de manera segura y diseñados para satisfacer las necesidades de las personas que caminan y andan en bicicleta en el Downtown.

Además, la mayoría del Centro Regional del Área de Downtown tiene utilidades sobre el suelo que restan valor a la estética visual y crean barreras significativas en la infraestructura peatonal. En muchos casos, los postes de servicios públicos están en el centro de las aceras o en el límite de las ya estrechas aceras. Aunque costosos, los servicios públicos sobre el suelo deben consolidarse y reubicarse en callejones o colocarse bajo tierra para crear el entorno peatonal más seguro y agradable posible.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #4: Promover un sentido de comunidad más fuerte dentro de todas las áreas del Centro Regional del Área de Downtown con espacios de reunión comunitarios nuevos y mejorados.***

Al igual que muchos Downtown en la región y en todo el país, los espacios de reunión comunitaria eran una parte importante del diseño y el diseño original del área. A medida que el Centro ha crecido y se han producido nuevos desarrollos, los espacios de reunión comunitaria no se han integrado en el entrelazado urbano con el mismo énfasis y cuidado. Dicho esto, hay muchos éxitos recientes para construir en términos de provisión tanto pública como privada de espacios de reunión comunitaria.

El centro del Downtown tiene un número significativo de parques y plazas existentes. A medida que estos elementos importantes de la infraestructura de calidad de vida continúen envejeciendo y una nueva generación de residentes, empleados y visitantes del downtown utilicen estos espacios, será importante mantener esos espacios y realizar inversiones para garantizar que estén sirviendo a las diversas audiencias de manera que manténgase fiel al personaje histórico y mantenga y cree relevancia para los usuarios nuevos y existentes.

Aunque es difícil encontrar espacio adicional dentro del entorno construido, se deben identificar oportunidades para crear nuevos espacios de reunión comunitaria. El San Pedro Creek Culture Park y los proyectos de vías verdes más grandes agregarán una cantidad significativa de espacio de reunión comunitaria a la mitad occidental del área de estudio. La finalización de la remodelación del Hemisfair también dará como resultado un espacio adicional de reunión comunitaria. La reutilización adaptativa y la nueva construcción en el centro pueden brindar oportunidades para incorporar parques, plazas, patios y otros espacios abiertos que pueden estar abiertos al público. Los patios y balcones en la azotea también pueden complementar los espacios de reunión de la comunidad a medida que el Downtown tiene más edificaciones. Aunque las calles, los callejones, las aceras y otros derechos de paso sirven principalmente como lugares para que las personas se muevan, también son los lugares donde interactuamos y realizamos los negocios de la vida diaria. Es donde los niños participan, aprenden y exploran sus comunidades. Los paisajes urbanos deben incorporar elementos interactivos que permitan a los niños jugar de manera segura.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #5: Activar los callejones para mejorar la comodidad y seguridad de los peatones mientras conmemora la forma urbana única del downtown con paseos íntimos, patios y plazas.***

Una tendencia creciente en los Downtown de todos los tamaños es repensar cómo se utilizan los callejones para mejorar el ámbito público y no solo servir como corredores utilitarios. Los callejones se están programando y mejorando para albergar el tráfico de peatones, asientos y restaurantes al aire libre e incluso los nuevos frentes minoristas. En el centro de San Antonio, la escala de los callejones se ajusta a la intimidad general del núcleo urbano y es muy adecuada para complementar la red existente

de paseos, patios y plazas que caracterizan el Centro del Downtown. Una intervención simple y relativamente económica que proporciona un gran impacto es la iluminación y el arte en los callejones. Los murales y otras obras de arte en 2D que utilizan exteriores de edificios adyacentes se pueden complementar con obras de arte en 3D e iluminación sobre los callejones. En muchas comunidades, estas mejoras de costo relativamente bajo se han convertido en atracciones populares para residentes y visitantes y ayudan a que los callejones sean lugares más seguros y acogedores.

Sin embargo, todavía se confía en muchos callejones en el centro para proporcionar acceso a servicios, eliminación de basura y reciclaje y más. Se deben desarrollar estrategias para limitar estas necesidades a ciertos momentos del día y la semana para crear oportunidades para utilizar espacios en los callejones para sentarse y otros usos activos.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #6: Construir mejoras de drenaje e integrar las funciones de administración de aguas pluviales para mejorar la calidad del agua y reducir el riesgo de inundaciones en el Downtown.***

El Centro Regional del Downtown de la Ciudad es el más construido de cualquiera de los 13 centros regionales identificados dentro del Plan Integral SA Tomorrow. Dicho esto, el Centro del Downtown y los vecindarios y distritos adyacentes están disfrutando de un renacimiento y el creciente valor de los bienes raíces en el centro está resultando en la reutilización adaptativa, el desarrollo de repoblación y la reurbanización en una variedad de escalas. A medida que estas nuevas inversiones se realicen en el Centro Regional del Área de Downtown, será importante integrar mejor la administración de aguas pluviales y otras técnicas de Desarrollo de Bajo Impacto en proyectos públicos y privados.

Si bien muchos de los derechos de paso del downtown están restringidos, todavía hay oportunidades a lo largo de ciertas calles, callejones y en algunas intersecciones para reutilizar partes del derecho de paso para integrar plantadores de aguas pluviales, zanjas de drenaje con cobertura vegetal y otras técnicas de infraestructura verde. Estas mejoras pueden ayudar con la administración de las aguas pluviales, mejorar la calidad del agua y reducir el riesgo de inundaciones; preocupaciones importantes dada la influencia del San Antonio River y el San Pedro Creek en la definición de esta área. Las mejoras también pueden ayudar a mitigar el efecto de isla de calor y crear una experiencia peatonal más cómoda y acogedora.

El Plan Integral SA Tomorrow y el Plan de Sostenibilidad brindan orientación y aliento para el Desarrollo de Bajo Impacto (LID). El Centro Regional del Área de Downtown es una oportunidad única donde las técnicas LID deben ser altamente recomendadas. El costo y la escala de desarrollo y las ganancias potenciales asociadas con los proyectos finales pueden ayudar a justificar la inversión en técnicas de LID que pueden tener un costo inicial más alto. Además, el Centro Regional del Área de Downtown es el lugar más urbano de todo San Antonio. Como tal, las técnicas más tradicionales como estanques de detención y cuencas no son factibles. Las técnicas LID pueden hacer que el desarrollo de ciertos sitios sea más factible y/o aumentar el rendimiento del desarrollo al tiempo que contribuyen a la sostenibilidad y la resiliencia.

***Servicios e Infraestructura Recomendación #7: Ofrecer opciones más convenientes a los residentes que desean alimentos saludables.***

El Downtown ya tiene algunas opciones de comida saludable. Por ejemplo, hay un jardín comunitario en el vecindario de Lavaca, una tienda de comestibles con una sección de productos en Cesar Chavez Boulevard y una variedad de restaurantes con opciones de alimentos saludables. Sin embargo, la mayoría de las personas viaja a supermercados en otras áreas, y mejorar el acceso a alimentos

saludables se planteó repetidamente en el compromiso público. A medida que crezca la población del Downtown, habrá oportunidades para mejorar el acceso a alimentos saludables. Una población más grande podrá mantener más jardines comunitarios, mercados agrícolas más frecuentes y tiendas de comestibles adicionales.

## ***Servicios y Componentes de Infraestructura***

### ***Parques, Senderos y Espacio Abierto***

[Figura 26 – Lone Star Trail Spur – Existente]

[Figura 27 – Lone Star Trail Spur – Conceptual]

Los parques, senderos y espacios abiertos son elementos fundamentales para la calidad de vida en el Downtown. Cumplen múltiples propósitos simultáneamente para la reunión social, el ejercicio, el ocio, la educación, la mitigación del riesgo de inundación, el aire y el agua limpios, la participación cívica y más. Su importancia aumenta con el crecimiento en el entorno construido y las poblaciones de residentes y trabajadores. En el Downtown, las mejoras en parques, senderos y espacios abiertos deben mejorar principalmente el acceso y la experiencia con el agua, crear plazas urbanas en áreas de alto crecimiento y mejorar gradualmente los parques y espacios abiertos existentes donde sea necesario. Los parques y plazas tradicionales deberían mejorarse con servicios como Wi-Fi, sombra y programación para atender mejor a los residentes nuevos y existentes. Estos deben complementarse con la entrega creativa de parques, senderos y espacios abiertos en derechos de paso públicos y como parte de proyectos de desarrollo privado.

### ***Activos y Servicios Artísticos y Culturales***

Los Bienes y Servicios Artísticos y Culturales son aspectos esenciales de la identidad histórica y el sentido del lugar del Downtown, así como importantes generadores económicos. El arte y la cultura en Downtown toman muchas formas, desde lugares y distritos históricos hasta artes visuales y escénicas de clase mundial, y desde experiencias culinarias y una variedad de museos hasta música en vivo, festivales y más. El Downtown también es el hogar de la única universidad de arte independiente de Texas, la Escuela de Arte del Southwest. Estos activos artísticos y culturales existentes deben cultivarse y servir como anclas, inspiración y fuentes de energía para la celebración y evolución continua de la cultura en el downtown.

### ***Servicios Comunitarios***

Los servicios comunitarios, como escuelas, universidades, bibliotecas y centros comunitarios, son lugares importantes para la reunión social, el aprendizaje y la participación cívica. El trabajo de construir y mantener la comunidad a menudo ocurre en estos lugares. A medida que crece la población del Downtown, será necesario mejorar la capacidad y las ofertas de servicios comunitarios que ya existen. Además, habrá una creciente necesidad de proporcionar servicios comunitarios adicionales en los tramos del sur del Centro Regional del Área de Downtown, así como a lo largo de los límites oeste y este del área de planificación.

### ***Características Definitivas del Carácter***

El Centro Regional del Área de Downtown no tiene escasez de características definitivas de carácter y toman una variedad de formas. A medida que se produzca un desarrollo adicional dentro y cerca del

Downtown, será importante que el diseño y la arquitectura urbanos se utilicen de manera efectiva para mostrar y mejorar las características que definen el carácter en lugar de competir o restar valor a estos activos importantes. Si bien existen muchas más en una variedad de escalas, las principales características definitorias de caracteres identificadas a lo largo del proceso de planificación incluyen:

- Alamo Plaza
- Columbus Park
- Confluence
- Eagleland
- Hays Street Bridge
- Hemisfair
- Main Plaza
- Market Square
- Mission Concepción
- Missions National Historical Park
- River Bend
- the River Walk
- St. Paul Square
- UTSA Downtown Campus
- Zona Cultural

### ***Infraestructura Verde y Desarrollo de Bajo Impacto***

A medida que el Centro Regional del Área de Downtown alberga aún más personas y desarrollo, aumenta la importancia de las superficies permeables y la infraestructura verde. Las calles, aceras y caminos representan una oportunidad para utilizar el espacio para algo más que solo transporte y recreación. Son lugares que pueden albergar árboles, áreas ajardinadas para remojar el agua de lluvia en el suelo y cuencas de detención de aguas pluviales que incluyen plantas y potencialmente arte.

La infraestructura verde y el Desarrollo de Bajo Impacto deben incorporarse al paisaje urbano del Área del Downtown a múltiples escalas, incluidos los desarrollos de sitios individuales, a lo largo de múltiples segmentos de calles como parte de las reconstrucciones de calles, o mediante inversiones coordinadas en todo un nuevo desarrollo. Los ejemplos de infraestructura verde y herramientas de diseño de bajo impacto que se pueden utilizar en el Área del Downtown incluyen los que se enumeran a continuación. La Guía De Aguas Pluviales De La Calle Urbana de NACTO proporciona orientación y ejemplos de infraestructura verde incorporada en las calles.

- Diseños alternativos de calles
- Celdas de biorretención
- Extensiones de bordillos de biorretención y maceteros en aceras
- Zanjias de drenaje con cobertura vegetal y zanjias con vegetación
- Zonas de infiltración con césped
- Cause de escorrentía interrumpidas
- Pavimento permeable
- Jardines de lluvia
- Aceras y maceteros para árboles
- Árboles en la calle
- Zanjias con vegetación para calidad del agua

## Proyectos Catalizadores

[Figura 13 – Mapa de Proyectos Catalizadores]

### **Repoblación en Nueva Street**

El sitio de Repoblación en Nueva Street abarca cuatro estacionamientos en superficie adyacentes que suman aproximadamente 3.5 acres ubicados a lo largo del este de Nueva Street entre South St. Mary's Street y Main Plaza Street. Algunas partes del sitio también están inmediatamente adyacentes a San Antonio River Walk. Todos se utilizan actualmente como estacionamientos públicos pagados por hora que sirven al Palacio de Justicia del Condado de Bexar, Hemisfair y otros destinos cercanos.

### **Estacionamientos en Alamodome**

El sitio de estacionamiento del Alamodome incluye aproximadamente 27 acres de estacionamiento de superficie ubicado al sur y al este del Alamodome entre el sur de Cherry Street, el este de Cesar Chavez Boulevard, Montana Street y IH-37. El sitio, atravesado por las líneas del ferrocarril Union Pacific, ha sido el foco de varios estudios previos y esfuerzos de planificación. Aproximadamente 2.600 lugares de estacionamiento se encuentran en el sitio, que también se utiliza para fiestas, carnavales, eventos musicales y eventos comunitarios.

### ***Introducción***

El Equipo de Planificación seleccionó los dos sitios catalizadores para un trabajo de diseño de concepto más detallado para inspirar el cambio en estos lugares específicos y para ilustrar cómo los sitios similares alrededor del Centro Regional del Área de Downtown también pueden conceptualizarse y desarrollarse. Cada uno muestra un escenario de cómo podría ser el desarrollo futuro en el área, cómo podría servir a la comunidad y también complementar la visión del Área del Downtown.

Las ubicaciones se seleccionaron, en parte, debido a su subutilización como estacionamientos en superficie y debido a su proximidad a destinos y servicios existentes como Hemisfair, San Antonio River Walk y Alamodome. Además, su adyacencia al servicio de tránsito potencial de alta calidad, frecuente y confiable presta a los sitios para apoyar las inversiones de tránsito y reducir la dependencia de vehículos personales en el Downtown y las áreas adyacentes.

## ***Recomendaciones para Proyecto Catalizadores***

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #1: Apoyar el desarrollo de un nodo residencial de uso mixto a lo largo de Nueva Street.***

Inicie la colaboración con los propietarios locales para crear un plan de desarrollo/reurbanización para implementar al sitio de repoblación en Nueva Street.

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #2: Apoyar el desarrollo de un vecindario residencial de uso mixto en el Sitio de Estacionamientos en el Alamodome.***

Identifique los derechos e incentivos disponibles para implementar la visión del sitio Catalizador de Estacionamientos en el Alamodome.

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #3: Utilizar principios de justicia de diseño en futuros procesos de diseño público para los sitios catalizadores.***

Colaborar con firmas y líderes locales que dominen los principios de validez de diseño para crear procesos de diseño apropiados para proyectos públicos. La justicia de diseño reconsidera los procesos de diseño, centra a las personas que normalmente están marginadas por el diseño y utiliza prácticas creativas y de colaboración para abordar los desafíos más profundos que enfrentan nuestras comunidades.

## ***Proyecto Catalizador #1 – Repoblación en Nueva Street***

### ***Descripción***

El sitio de Nueva Street consta de aproximadamente 3.5 acres de estacionamientos en superficies comerciales, con un total de aproximadamente 525 espacios de estacionamiento, que sirven a personas que van a destinos cercanos como el Palacio de Justicia del Condado de Bexar y La Villita. Tres de las cuatro parcelas de suelo se encuentran a lo largo del lado norte al este de Nueva Street, mientras que la cuarta y más grande parcela está en el lado sur. Nueva Street, aunque tiene menos de una milla de longitud total, se conecta directamente con el UTSA Downtown Campus, a aproximadamente media milla al oeste, y Hemisfair, a menos de un cuarto de milla al este del sitio. Tres de las cuatro parcelas adyacentes con San Antonio River y las cuatro tienen fácil acceso a River Walk. Además, South St. Mary's Street corre a lo largo del límite este del sitio y ofrece una oportunidad para el futuro servicio de tránsito frecuente.

### ***Visión***

Los estacionamientos en superficie se reinventan como nuevos edificios de uso mixto que respaldan la necesidad de más viviendas del Área del Downtown, incluidas las unidades por debajo del precio de mercado, y las tiendas y servicios que apoyan a los residentes. Una tienda ancla nacional proporcionará productos que actualmente no están disponibles en el Área del Downtown. El concepto de diseño creará un paisaje urbano más acogedor con aceras mucho más anchas, árboles en calles que brindan sombra y agradables espacios peatonales, como plazas con vegetación y oportunidades de arte. El concepto incluye espacios públicos verticales que atienden a los residentes y usuarios de oficinas en forma de cubiertas de servicios, áreas de ubicación y plataformas de observación para disfrutar de la vista en San Antonio River y del downtown. El diseño también explora la cuenca Tower Life Building desde áreas

hacia el sur mediante la ubicación de edificios diseñados con plazas y porciones más cortas cerca de la intersección al este de Nueva Street y Jack White Way, mientras que las porciones más altas se retrasan.

La visión de Repoblación en Nueva Street no integra ningún estacionamiento fuera de la vía pública e ilustra cómo el nuevo desarrollo en el downtown no debería depender de los vehículos, sino más bien, priorizar la experiencia peatonal al proporcionar un amplio espacio en la acera, carriles para bicicletas protegidos y servicio de tránsito de alta calidad, frecuente y confiable en forma de autobús de tránsito rápido (BRT). La ilustración muestra la suma de carriles BRT dedicados en Navarro Street y St. Mary's Street, como lo propone la planificación del Corredor De Tránsito Rápido de VIA, y una estación de tránsito estaría a pocos pasos de distancia.

[Figura 14 – Repoblación en Nueva Street– Existente]

[Figura 15 – Repoblación en Nueva Street– Conceptual]

## **Proyecto Catalizador #2 – Estacionamientos en Alamodome**

### *Descripción*

Los estacionamientos en superficie propiedad de la ciudad suman aproximadamente 27 acres y 2,600 puestos de estacionamiento en dos extensiones de suelo divididas por las líneas del ferrocarril Union Pacific. El tramo más grande, Lotes B y C, tiene un tamaño de aproximadamente 19 acres, con 1,700 estacionamientos, y está físicamente separado de Alamodome por las líneas del ferrocarril, con acceso a la arena que consiste en un solo paso subterráneo peatonal. El tramo más pequeño, Lote A, tiene aproximadamente 7 acres y está ubicado inmediatamente al sur de la arena. Esta sección también cuenta con un pequeño almacén y una pequeña estructura histórica, la casa Roatzsch-Griesenbeck-Arciniega, que alberga una "galería de arte" conocida como el Proyecto Jewelbox. Además del estacionamiento para el área de hasta 64,000 lugares, el sitio se utiliza periódicamente para eventos de carnaval, carnavales, música y comunidad.

El más afectado por cualquier desarrollo futuro en este sitio, en virtud de su proximidad al este a través de Cherry Street, es el vecindario de Alamodome Gardens, que consiste en viviendas unifamiliares de uno o dos pisos de altura y algunas propiedades comerciales de baja altura frente a Cherry Street. Al norte, el distrito histórico de St. Paul Square es un revitalizante distrito comercial y de entretenimiento conectado con el Downtown y el lado este de Commerce Street. Además, la Estación De Tránsito Robert Thompson de VIA, ubicada inmediatamente al norte del Alamodome, es objeto de un posible esfuerzo conjunto de reurbanización por parte de VIA para crear un centro de transporte multimodal de uso mixto activo con instalaciones de estación, espacio comercial y espacio residencial. Al oeste del sitio, al otro lado de la IH-37, se encuentra Hemisfair, hogar de la Torre de las Américas, el Instituto de Culturas Texas, el Centro de Convenciones Henry B. González, y desarrollos de oficinas, residenciales y comerciales planificados, así como un futuro parque urbano de clase mundial.

### *Visión*

La visión de los estacionamientos de Alamodome es una comunidad de ingresos mixtos con una variedad de tipos de viviendas, edificios de uso mixto y espacios verdes para parques y recreación activa. Consciente de que los estacionamientos existentes sirven a la arena, la visión busca reemplazar el estacionamiento de superficie ineficiente con estructuras para estacionamiento integradas que alojan tanto a los visitantes de Alamodome como al estacionamiento residencial, lo que resulta en un uso más intencional y efectivo de terrenos esencialmente vacantes. Las estructuras para estacionamiento se colocan de manera que se proyecten desde la vista de los vecindarios hacia el este y se envuelvan o se

ubiquen detrás de edificios de uso mixto de igual o mayor altura. Múltiples estructuras para estacionamiento separadas permiten la creación de una cuadrícula de calles parcial dentro del sitio, reducen la masa total de los edificios y permiten una entrada y salida de tráfico más eficiente durante los eventos.

Además, en el tramo del "Lote A", el concepto proporciona espacios verdes públicos para parques y campos deportivos en la parte superior de las estructuras para estacionamiento subterráneas, manteniendo un área más pequeña de estacionamiento en superficie, ubicada cerca de la autopista y lejos del área residencial, con un buen dosel arbóreo y pueden emplearse de manera flexible para eventos comunitarios, picnics en la parte trasera de un vehículo y espacios para fanáticos. Los espacios y parques recreativos accesibles son una necesidad urgente en esta área del lado este cercano, como se articuló repetidamente durante todo el proceso de planificación.

La visión del estacionamiento de Alamodome crea una comunidad de ingresos mixtos y de uso mixto con un atractivo espacio comercial y de restaurantes integrado dentro de edificios multifamiliares. Este concepto incluye una concentración de usos comerciales alrededor de espacios peatonales compartidos que conducen hacia Alamodome. La visión incluye no solo unidades a precio de mercado sino también unidades de vivienda accesibles para las personas que viven en el cercano Eastside hoy.

El concepto de diseño ilustra cómo los edificios residenciales deberían interactuar con la calle para crear un paisaje urbano dinámico y amigable para los peatones con aceras más anchas, árboles en la calle para dar sombra y separación de los vehículos que viajan en Cherry Street. El concepto también ilustra cómo los edificios a lo largo de Cherry Street deben ser escalados de manera sensible para respetar los vecindarios adyacentes existentes al este.

[Figura 16 – Estacionamientos en Alamodome– Existente]

[Figura 17 – Estacionamientos en Alamodome– Conceptual]

## Vivienda

### ***Panorama de Vivienda***

[Ver Figura 18 – Panorama de Vivienda]

[Ver Figura 19 – Hogares con sobrecarga de costos de alquiler según ingresos]

El Centro Regional del Área de Downtown está experimentando un renacimiento del crecimiento apoyado por los esfuerzos de la Ciudad para revitalizar el núcleo urbano con la "Década del Downtown" de la Ciudad. El Downtown está evolucionando hacia un área dinámica de uso mixto con una combinación de empleo, servicios y vivienda. Tradicionalmente, el centro cultural y de entretenimiento de la ciudad, el downtown se está convirtiendo cada vez más en un lugar más buscado por los residentes que se sienten atraídos por el ambiente de vida, trabajo y juego. Los esfuerzos de revitalización del Downtown y sus socios se han centrado en aumentar tanto el número de unidades de vivienda como el atractivo de vivir en el Downtown. El esfuerzo de una década para revitalizar el Centro del Downtown de la ciudad ha comenzado a dar sus frutos, con un mayor desarrollo de viviendas y el reconocimiento de que partes del downtown se han convertido en algunos de los lugares más recomendables para vivir. Aunque la vivienda continuará siendo un componente central de los esfuerzos de desarrollo continuos del Downtown, la estrategia general de vivienda del Downtown debe evolucionar y enfocarse en los desafíos de los próximos diez años.

La población del Centro Regional del Área de Downtown es de 25,400. El área tuvo un aumento de 265 viviendas entre 2000 y 2010, sin embargo, la población en realidad disminuyó ligeramente. Sin embargo, desde 2010, la población del Área del Downtown ha crecido un 1.6% por año, una tasa más rápida que el crecimiento general de la ciudad. Las viviendas también han seguido creciendo a un ritmo más rápido que la población desde 2010. Se desarrolló un objetivo de crecimiento de la vivienda dentro del esfuerzo de visión de la comunidad SA2020. El objetivo era crear 7,500 nuevas unidades de vivienda en el Área del Downtown para 2020. El Centro Regional del Área de Downtown ha aumentado en unidades de vivienda en más de 3,100 unidades de 2010 a 2017, con aproximadamente 1,400 unidades actualmente en construcción y otras 3,000 unidades dentro de los proyectos propuestos. Es probable que el Downtown atraiga las 7,500 unidades deseadas en o justo después de 2020. (Nota: SA2020 estima que se construyeron, están en construcción o se propusieron poco más de 7,000 nuevas unidades en su Informe de Impacto de 2018)

Las características de las viviendas en el Centro Regional del Área de Downtown varían considerablemente de la ciudad en general. Las viviendas del Área del Downtown son más pequeñas en promedio y la mayoría de las viviendas son viviendas no familiares. La edad de los residentes varía mucho ya que el área tiene una población que es mayor que el promedio de la región en general, pero también tiene una mayor concentración de residentes más jóvenes (de 25 a 34 años). Los ingresos familiares promedio son más bajos que los promedios de la Ciudad y el Condado. También hay diferencias significativas en la tenencia de la vivienda entre el Área del Downtown y la región en general. Solo el 32% de las unidades en el downtown están ocupadas por sus propietarios, mientras que el 68% están ocupadas por inquilinos.

### ***Accesibilidad a la Vivienda***

El valor promedio de las viviendas en el Área del Downtown es más bajo que el promedio del Condado, sin embargo, los nuevos productos que se construyen en el área tienen costos mucho más altos que el resto de la región. La nueva repoblación, viviendas para la venta en el downtown tiene un precio promedio de \$500,000, que es muy superior al promedio del Condado. Los costos de alquiler de viviendas en el Downtown también son más altos que el promedio del Condado. En general, el alquiler promedio en el Downtown es 30% más alto que el promedio del Condado. Las tarifas de alquiler para un nuevo desarrollo (construido en 2010 o posterior) también son más altas y han seguido aumentando a medida que aumenta la demanda de viviendas en el área.

La accesibilidad y el alto precio de la vivienda fueron problemas importantes identificados en el Plan Integral de SA Tomorrow. El acceso y el alto precio de cada centro regional se evaluó para identificar desafíos y oportunidades. La accesibilidad de la vivienda a menudo se mide en términos de "carga de costos", o la parte del ingreso de un hogar en relación con los costos de la vivienda. En general, si un hogar gasta más del 30% de los ingresos en vivienda, se considera que está "sobrepasado por los costos". El porcentaje de las viviendas con inquilinos en el Centro Regional del Área de Downtown es del 41%, que es menos que el promedio del Condado de Bexar. En general, el 26% de los propietarios de viviendas en el área están sobrecargados de costos, una cifra ligeramente más alta que el promedio del Condado de Bexar.

Sin embargo, los cambios en los valores de las propiedades y las tasas de alquiler indican un aumento creciente en el costo de la vivienda que puede no ser evidente en los datos del Censo de los EE. UU. Los valores de propiedad evaluados para propiedades residenciales aumentaron en un 20% anual de 2010 a 2017 (según los datos del Asesor del Condado de Bexar), que es significativamente mayor que los aumentos para todos los tipos de propiedad del 7% anual. Las tarifas promedio de alquiler también

están aumentando rápidamente. Desde 2000, la tarifa de alquiler promedio por mes ha aumentado en un total de \$ 580, que es un aumento del 75% mayor que el cambio promedio del Condado durante este período. Estos aumentos están poniendo precio a algunos inquilinos existentes fuera del downtown y en los vecindarios adyacentes que son más accesibles. Además, más de la mitad de los propietarios de viviendas en el Downtown no tienen hipotecas, lo que indica que los costos de vivienda existentes para estos propietarios son probablemente accesibles. Sin embargo, estos propietarios pueden verse afectados significativamente por grandes aumentos en los valores de las propiedades y los aumentos resultantes en los impuestos a la propiedad, especialmente a los propietarios mayores.

Los temas y las estrategias de vivienda fueron los principales temas de debate en la Reunión Comunitaria #2 y la Reunión del Equipo de Planificación #5, y fueron temas destacados de las aportaciones de la comunidad y las partes interesadas durante todo el proceso de planificación. Los resúmenes de las Reuniones de la Comunidad y del Equipo de Planificación están disponibles en la biblioteca de documentos de la página web del Plan del Centro Regional del Área de Downtown.

### ***Desafíos de Vivienda en el Centro Regional del Downtown***

El apoyo a la vivienda fue una de las cuatro áreas de enfoque dentro del Plan Marco Estratégico 2011 del Downtown, que identificó la necesidad de aumentar la cantidad de personas que viven en el Downtown como un elemento esencial para aumentar la actividad en el núcleo urbano y estimular la revitalización. Las barreras para la vivienda en el downtown en ese momento incluían una falta de opciones de vivienda atractivas, barreras a la viabilidad financiera para el desarrollo de nuevas viviendas debido al costo del desarrollo y obstáculos regulatorios, y la falta de un ámbito público dinámico y los servicios y servicios necesarios para apoyar a los residentes viviendo en el núcleo urbano.

Se realizaron muchos esfuerzos exitosos para aumentar el desarrollo de viviendas en el núcleo urbano y la ciudad está en camino de alcanzar su objetivo de 7,500 nuevas viviendas en el Downtown para 2020. Las estrategias que se utilizaron para apoyar la vivienda incluyeron: enfocar el crecimiento de la vivienda en los lugares más atractivos áreas en ese momento incluyendo River North/Midtown, Centro del Downtown, Cesar Chavez/Hemisfair Corridor y Near River South; invertir y crear un ámbito público dinámico; utilizando tierras públicas para catalizar nuevos desarrollos; establecer un programa de incentivos de derechos a la vivienda; atraer e invertir en servicios y servicios para atraer residentes; y apoyar proyectos de vivienda catalítica a través de un fondo de vivienda del Downtown. Los esfuerzos de la Ciudad han tenido mucho éxito ya que esas áreas de enfoque han capturado un crecimiento significativo de la vivienda. Este crecimiento de la vivienda ha sido respaldado por la Política de Incentivos de Vivienda de la Ciudad del Downtown (CCHIP), y se han mejorado tanto el ámbito público como las instalaciones de servicios para residentes en el Downtown. Estos esfuerzos han sido dirigidos por la Oficina de Desarrollo del Center City de la Ciudad (CCDO) y el Centro. Ambas entidades y el apoyo que se brindan fueron concebidos dentro del Plan Marco Estratégico.

A medida que el Downtown avanza hacia la próxima década, el enfoque de los esfuerzos comienza a cambiar, pero todavía existen algunos desafíos de vivienda. Hay tres desafíos principales en el Centro Regional del Área de Downtown relacionados con la vivienda:

#### **1. Mantener la oportunidad para todos los tipos de viviendas e ingresos de vivir en el Downtown**

La viabilidad del desarrollo de viviendas se ha convertido en un problema menor, ya que el mercado de la vivienda en el downtown ha crecido constantemente y los proyectos están logrando los alquileres más altos del mercado en las áreas más atractivas. Sin embargo, la Planificación de la Sub-Área de SA Tomorrow: Plan del Centro Regional del Área de Downtown

re población y la reurbanización continúan siendo costosos con condiciones impredecibles que exigen alquileres más altos para cubrir los costos. La accesibilidad de la vivienda para los residentes existentes de ingresos medios y bajos en el núcleo urbano se ha convertido en un desafío. Los nuevos residentes del Downtown pueden pagar en gran medida los costos de vivienda, como lo demuestran las estadísticas de carga de costos, pero los residentes de bajos ingresos corren el riesgo de tener que abandonar el Downtown para acceder a viviendas más accesibles. A medida que la demanda continúa creciendo, existe la necesidad de mantener y crear opciones de vivienda accesible junto con el desarrollo de la tasa de mercado para abordar los impactos del aumento del valor de las propiedades y las tasas de alquiler, particularmente para los inquilinos de bajos ingresos. A medida que crece el atractivo de la vida urbana, se demandará la necesidad de opciones de vivienda que sean alcanzables y atractivas para los propietarios y las familias.

## **2. Mantener la oportunidad para todos los tipos de unidades de vivienda, nuevas y antiguas**

El downtown tiene una diversidad de vecindarios, diversidad de viviendas y densidad de desarrollo, y diversidad de formas. El parque inmobiliario de viviendas unifamiliares más antiguas le da al área un carácter sorprendente, pero a menudo es difícil de mantener debido a los costos de reinversión y las presiones de desarrollo. Se necesita preservar el carácter histórico y reinvertir en viviendas más antiguas para mantener el carácter. El nuevo desarrollo también debe funcionar dentro del carácter de los vecindarios históricos. Sin embargo, desarrollar nuevas viviendas en estos entornos de repoblación puede ser difícil debido a algunas barreras regulatorias dentro de la zonificación existente. La zonificación recientemente revisada de la Zona De Desarrollo De Repoblación "IDZ" de la Ciudad es una herramienta útil para facilitar el desarrollo exitoso de repoblación, pero el proceso de rezonificación es un riesgo que puede disuadir a los desarrolladores. El Plan Marco Estratégico exigía un enfoque de zonificación basado en forma para abordar los desafíos de diseño y aliviar las barreras para el desarrollo de viviendas. Pero, el enfoque basado en forma no ha funcionado como se había previsto inicialmente (y a pesar de varias revisiones), ya que los desarrollos en el área de North River con la zonificación basada en forma han tenido dificultades para cumplir con una serie de estándares basados en forma.

## **3. Capacidad de Desarrollo Habitacional**

A medida que el Área del Downtown continúa evolucionando y reurbanizándose, la capacidad de apoyar el crecimiento futuro se ha convertido en una consideración importante. El éxito de los esfuerzos de revitalización ha generado una tendencia de crecimiento considerable, especialmente para la vivienda. El Área Principal del Downtown ha capturado más de 600 nuevas unidades de vivienda por año desde 2010. Según un análisis para identificar sitios de oportunidad para nuevos desarrollos (vacantes, públicos y sitios potenciales de reurbanización), hay una capacidad estimada de aproximadamente 300 acres de propiedad privada para nuevos desarrollos. Las previsiones de crecimiento de la vivienda para el área oscilan entre 18.500 y 28.700 nuevas unidades de 2010 a 2040, lo que requeriría que se construya un nuevo desarrollo con una densidad de casi 100 unidades por acre, lo que dificulta la adaptación realista de la previsión de crecimiento de la vivienda y el empleo. El Área del Downtown también tiene una

cantidad significativa de parcelas de propiedad pública, algunas de las cuales están subutilizadas. La Ciudad y sus socios han tenido éxito en el uso de terrenos públicos para catalizar el crecimiento en el Área del Downtown con el proyecto Hemisfair y otros esfuerzos, y existe una necesidad continua de utilizar tierras públicas para permitir el crecimiento en el Centro Regional del Área de Downtown. Si se incluyen parcelas de propiedad pública potencialmente subutilizadas en el análisis, se generan 150 acres adicionales de capacidad. Con estas parcelas públicas adicionales, el desarrollo de vivienda promedio debería ser de 40 a 60 unidades por acre, lo cual es alcanzable y menos unidades por acre que muchos de los proyectos de vivienda más nuevos de los últimos años. Las tierras públicas también se vuelven importantes para apoyar otros esfuerzos relacionados con la vivienda, incluido el aumento de la vivienda accesible en el downtown, pero también el crecimiento económico. Se necesita una mayor utilización de los sitios de desarrollo del downtown para continuar con el impulso del área y el apoyo a la vivienda.

### ***Recomendaciones de Vivienda***

Las recomendaciones de vivienda se desarrollaron con base en la visión y las metas del Plan del Centro Regional del Downtown y para abordar los desafíos identificados durante el proceso de planificación. Las estrategias específicas para implementar estas recomendaciones se pueden encontrar en la sección Implementación del Plan.

#### ***Recomendación de Vivienda #1: Continuar utilizando tierras públicas subutilizadas para apoyar el crecimiento de la vivienda, proporcionar opciones de vivienda accesible y catalizar nuevos desarrollos en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.***

El uso de terrenos públicos para ayudar a catalizar el desarrollo del Downtown ha sido un modelo exitoso para la Ciudad de San Antonio. A medida que el foco de revitalización en el downtown se expande a las áreas de enfoque identificadas y los corredores de uso mixto, el uso de terrenos públicos debe continuar utilizándose para ayudar a catalizar los tipos de vivienda deseados, los servicios comunitarios y los activos económicos. El control de la Ciudad sobre la reurbanización de los sitios en las áreas de enfoque asegurará que se incluyan en los proyectos viviendas accesibles, tipos de viviendas faltantes, mayor densidad de viviendas y servicios y servicios de apoyo residencial. Además, se necesitará una diversidad de tipos de productos de vivienda, incluyendo viviendas para personas de la tercera edad, viviendas para estudiantes para apoyar el crecimiento de la Universidad de Texas en el Campus del Downtown de San Antonio y más opciones de propiedad de vivienda.

#### ***Recomendación de Vivienda #2: Apoyar el crecimiento de la vivienda en el área del Downtown creando una diversidad de opciones de vivienda en áreas de uso mixto y albergando viviendas adicionales en vecindarios y áreas de transición a través del diseño sensible al contexto y la repoblación a pequeña escala.***

El Área del Downtown tiene una amplia variedad de tipos de vivienda y edades de unidades de vivienda. La densidad y el carácter de la vivienda también varían mucho. Se necesita un apoyo continuo para el crecimiento de la vivienda siguiendo las recomendaciones proporcionadas en el Plan Marco Estratégico 2011. Se necesitan esfuerzos de apoyo en áreas de enfoque emergentes similares a los esfuerzos proporcionados durante la última década. El CCHIP proporciona un sistema escalonado de incentivos que ayuda a centrar los esfuerzos en estas áreas emergentes. Se necesita una inversión continua en

servicios e infraestructura que respalde la vida urbana. La mayor parte del crecimiento de la vivienda está planificada para áreas y corredores de uso mixto, pero también se necesita albergar el desarrollo de viviendas de repoblación a pequeña escala sensibles al contexto en los vecindarios existentes para ayudar a mantener e incluso expandir la diversidad existente de opciones de vivienda.

***Recomendación de Vivienda #3: Apoyar el Marco de Políticas De Vivienda de San Antonio mediante el desarrollo de metas específicos del Downtown para proporcionar una mayor diversidad de viviendas y aumentar la disponibilidad de unidades de vivienda accesible.***

La accesibilidad de la vivienda ha sido reconocida como un desafío actual y creciente para San Antonio durante varios años. Más recientemente, tanto el Plan Integral de SA Tomorrow como el Marco de Políticas de Vivienda del Equipo de Trabajo de Políticas de Vivienda del Alcalde establecieron metas y recomendaciones para abordar este desafío. El desarrollo en el centro y sus alrededores ha sido parte del debate sobre la necesidad de viviendas accesibles.

El Área del Downtown es una parte de San Antonio, y sus problemas y oportunidades de vivienda están inextricablemente vinculados con el resto de la ciudad y la región. Garantizar que existan opciones de vivienda diversas y accesibles en medio de todas las oportunidades del Área del Downtown no se puede lograr con un enfoque solo en el Área del Downtown. Se deben establecer muchos programas, incentivos y fuentes de financiamiento para mantener la accesibilidad de la vivienda en consideración a toda la ciudad. El Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio ha identificado acciones, prioridades de políticas y estrategias de implementación para hacer esto. Del mismo modo, cada Centro Regional y Área de Plan Comunitario en San Antonio tiene un papel que desempeñar para lograr un futuro de viviendas diversas y accesibles para la Ciudad de San Antonio. Las comunidades del Área del downtown han indicado a través del proceso de planificación que se valora la diversidad, que el Downtown y sus vecindarios adyacentes son lugares donde los residentes existentes deberían poder quedarse, y donde se aceptan nuevas y diversas viviendas para que las personas vivan. Como con cualquier otra parte de San Antonio, el éxito futuro del Área del Downtown está vinculado, en parte, a la implementación del Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio.

El programa CCHIP de la Ciudad se ha modificado a un sistema escalonado para permitir un nivel base de incentivos y mayores incentivos para la inclusión de viviendas accesibles para viviendas que ganan hasta un 80% y hasta un 60% de AMI. Sin embargo, el CCHIP es solo una herramienta y aumentar la disponibilidad de unidades de vivienda accesibles para las viviendas que ganan menos del 80 por ciento de AMI dependerá de estrategias que incluyen el uso de herramientas innovadoras de financiación de la vivienda, la utilización de sitios públicos para el desarrollo, la preservación de la vivienda accesible actual, unidades y asociaciones para incorporar unidades de ingresos mixtos en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.

***Recomendación de Vivienda #4: Abordar proactivamente los impactos del nuevo desarrollo en los vecindarios existentes y los residentes vulnerables al desplazamiento.***

El Área del Downtown tiene una colección de vecindarios históricos cuyos residentes tienen lazos y raíces de una década en el área. La mayoría de los propietarios no tienen una hipoteca, lo que indica la residencia de larga data en estas áreas. La revitalización y la inversión en el núcleo urbano continuarán aumentando el atractivo del área para los nuevos residentes. Los aumentos en los valores de las propiedades tendrán un efecto en las finanzas de los residentes existentes y pueden hacer que las opciones de viviendas accesibles por naturaleza sean inaccesibles a través de aumentos en los alquileres y precios de las viviendas, y la reurbanización del parque inmobiliario de menor densidad. Se necesitan estrategias para abordar los problemas con el desplazamiento involuntario de residentes.

## Desarrollo Económico

### Introducción

El Centro Regional del Área de Downtown es el centro histórico y cultural de la ciudad y el hogar del mundialmente famoso Riverwalk. El área está experimentando un renacimiento del crecimiento respaldado por los esfuerzos de la Ciudad para revitalizar el núcleo urbano con los movimientos "Década del Downtown" y SA2020. El centro está evolucionando hacia un área dinámica de uso mixto con una combinación de empleo, servicios y vivienda, todo centrado en los grandes destinos históricos y culturales. El Centro Regional del Área de Downtown tenía 83.800 empleos en 2016. El centro es el centro de la economía de San Antonio, anclado por las industrias de turismo, administración pública, educación y atención médica. Casi el 20% del empleo en el Área del Downtown se encuentra en servicios de alojamiento y Alimentación, una proporción mayor que el 11% en el Condado en general. El siguiente sector de empleo más grande es la Administración Pública; con cerca del 18% del empleo en el área (este sector comprende el 4% del empleo del Condado). Otros grandes sectores de empleo son la atención médica y la asistencia social (13% del empleo en el Downtown), finanzas y seguros (cerca del 10% del empleo en el Downtown) y servicios profesionales, científicos y técnicos (cerca del 10% del empleo en el Downtown). Los atributos económicos del Centro Regional incluyen:

- Una combinación de trabajos que generalmente pagan más que el condado en general, aunque la población que vive en el área es menos rica.
- Una base económica anclada por la Administración Pública, Servicios de Alojamiento y Alimentación, y Finanzas y Seguros, con participaciones de estos trabajos más altas que el promedio en general del Condado. El 42% del empleo de la Administración Pública en el Condado está ubicado en el Downtown, al igual que el 20% del empleo del Condado en el sector de Finanzas y Seguros.
- Se pronostica que continuará con un fuerte crecimiento con una captura estimada del 6% del crecimiento del empleo para 2040.

El Centro Regional del Área de Downtown es un importante nodo de empleo para el Condado y tiene 9.9 millones de pies cuadrados de espacio de oficinas. El mercado de oficinas ha tenido problemas hasta los últimos años, ya que el desarrollo de nuevas oficinas se ha producido principalmente en los límites de la ciudad cerca del Loop 1604 en los últimos 10 a 20 años. Como resultado, las tasas de vacantes de oficina son más altas en el Área del Downtown que el promedio del Condado, y las tasas promedio de alquiler son ligeramente más bajas que el promedio del condado. Recientemente ha habido un aumento en la construcción de oficinas en el Área del Downtown, ya que las nuevas viviendas y las inversiones públicas han atraído a los empleadores al downtown. Se han construido 5 nuevos proyectos de oficinas en el área desde 2010, incluido Phipps Building y Camden Medical Center, con un total de 300,700 pies cuadrados de espacio nuevo. La nueva Torre Frost está en construcción y agregará otros 460,000 pies cuadrados de espacio de oficinas al Área del Downtown. Esta es la primera torre de oficinas nueva que se desarrolla en el centro desde 1989, y su desarrollo es visto como un paso importante en la evolución del Área del Downtown. El desarrollo del Parque Cívico en Hemisfair también está planeado para agregar un nuevo espacio de oficinas al área adyacente.

El Centro Regional del Área de Downtown sigue siendo un importante destino de entretenimiento y compras. El centro tiene actualmente 6 millones de pies cuadrados de espacio comercial, sin embargo, el espacio comercial en el área ha disminuido en 202,000 pies cuadrados desde 2005. Los nuevos minoristas y restaurantes han ocupado en gran medida los edificios existentes o son parte de edificios más grandes de uso mixto. El crecimiento de los usos comerciales de restaurantes y servicios de la zona

ha sido sólido y ha comenzado a diversificarse para servir a los residentes y trabajadores que viven y trabajan en el Área del Downtown, expandiéndose más allá de su público objetivo tradicional de visitantes y turistas. Esto se evidencia por los crecientes distritos comerciales del vecindario (Southtown, Blue Star, SoFlo y Broadway Street Corridor) y la suma de una nueva tienda de comestibles HEB en el centro del Downtown. Las tasas de vacantes para minoristas en el área son más bajas que el promedio del Condado y las tasas de alquiler son más altas que los promedios del área que indican una demanda continua. El crecimiento de los sectores relacionados con el turismo continúa también. Hay 78 propiedades hoteleras en el Área del Downtown, con un total de más de 9,000 habitaciones y casi 900 nuevas habitaciones de hotel se han agregado en la última década. Al menos 8 proyectos están en construcción, en proceso de renovación o propuestos para el área, lo que agregará más de 600 habitaciones de hotel más.

La cantidad de edificios industriales en el Centro Regional del Área de Downtown ha ido disminuyendo a medida que estos sitios se están reconstruyendo para usos de mayor intensidad. El área tiene 6.7 millones de pies cuadrados de espacio industrial, pero ha disminuido en 432,000 pies cuadrados desde 2005. Las tarifas de alquiler son más altas que el promedio y hay bajas tasas de vacantes que indican la demanda del espacio que aún queda. El papel de los usos industriales y el espacio dedicado a ellos están disminuyendo, pero todavía hay áreas que se necesitan para atender el área y la región más grande.

### ***Desafíos Económicos Por Abordar***

El Centro Regional del Área de Downtown todavía tiene desafíos que abordar que obstaculizan su capacidad para atraer negocios y continuar desarrollándose económicamente. Hay tres desafíos principales en el Centro Regional del Área de Downtown relacionados con el desarrollo económico.

- **Crecimiento de la base de empleo en la oficina del Downtown:** el Centro Regional tiene una base de empleo en la oficina relativamente pequeña cuando no se incluyen los trabajos de la administración pública. La base económica carece de una presencia significativa de empleo en la oficina del sector privado. La falta de nuevos desarrollos de oficinas ha dificultado la demostración de la demanda de nuevos desarrollos para el desarrollo de oficinas especulativas a pesar del renovado interés en el Downtown por parte de los empleadores. Además, las oficinas son antiguas, construidas antes de 1990, y a menudo no satisface las necesidades/deseos de nuevas empresas que buscan diseños más abiertos y flexibles.
- **Mitigar los impactos de grandes concentraciones de estacionamientos en superficie:** más del 40 por ciento del suelo en el Distrito de Mejoras Públicas del Downtown se utiliza para estacionamientos. Se necesita apoyar el crecimiento de otros usos para hacer un uso más eficiente del suministro escaso de terrenos urbanizables y para lograr las metas del Plan del Centro Regional del Área de Downtown para aumentar el número de residentes en el Área del Downtown.
- **Aumento de la conectividad al área:** por último, el Centro Regional del Área de Downtown debe continuar asegurando que se mejore la conectividad con los vecindarios adyacentes y la región, permitiendo que los residentes, trabajadores y visitantes tengan un mejor acceso al Downtown. El crecimiento del servicio Primo de VIA y los continuos esfuerzos para crear carriles de tránsito dedicados a través del downtown son necesarios para mantener el acceso a los empleadores y las opciones de entretenimiento y ayudar a mitigar la congestión. El renacimiento de los vecindarios urbanos de la ciudad también destaca los beneficios de conectar el Área del

Downtown con los vecindarios adyacentes a través de conexiones multimodales mejoradas. Los divisores físicos (por ejemplo, autopistas interestatales) del Downtown de sus alrededores deben cruzarse para permitir que todas las áreas que rodean el Downtown se beneficien de su crecimiento y accedan a sus servicios.

- **Aumentar y Diversificar Las Oportunidades De Empleo:** El downtown debe aprovechar la fortaleza de la industria del turismo y hotelera para atraer otras industrias y empleos complementarios al Área del Downtown. La clave para un downtown económicamente resistente, la ciudad de San Antonio y una región más grande será mantener y mejorar la industria existente, mientras se atrae un mayor número y diversidad de negocios y empleos al área. El Downtown ya tiene muchos de los servicios que desea la fuerza laboral de hoy.

### ***Industrias Objetivo/Oportunidad***

Con base en un análisis de las condiciones existentes y la evaluación de fortalezas y debilidades, se identificaron industrias objetivo y oportunidades económicas para el Centro Regional del Área de Downtown. Las industrias objetivo y las oportunidades económicas están destinadas a ayudar a organizar la geografía económica de la Ciudad y proporcionar orientación sobre el papel que desempeña el Área del Downtown en los esfuerzos generales de la Ciudad. También dan instrucciones a la Ciudad y sus socios económicos sobre qué áreas son las más adecuadas para ciertas oportunidades cuando surjan. Para el downtown, las principales industrias también serán el centro y el centro de la salud económica de toda la región. Se debe respaldar el crecimiento del turismo y la atención médica, y la administración y gestión continua de la Ciudad y sus servicios. Las industrias objetivo y las oportunidades económicas para el Centro Regional del Área de Downtown son las oportunidades emergentes que pueden ayudar a abordar los desafíos que enfrenta el área y aprovechar los activos y las inversiones. Las oportunidades económicas objetivo para el downtown son:

- **Un Centro para la Educación** – Una institución educativa importante es un activo que se necesita para ayudar a impulsar y estimular el floreciente grupo de empresas de nueva creación en el Downtown. El UTSA Downtown Campus fue una inversión importante y una suma al downtown en 1997, al aumentar la presencia de estudiantes y reforzar la vitalidad del área. La próxima evolución del crecimiento de la universidad en el centro es la expansión de los programas educativos y, lo que es más importante, las actividades de investigación y desarrollo. UTSA, en asociación con la ciudad de San Antonio y el condado de Bexar, ha propuesto una gran expansión del campus para introducir nuevas universidades y ofertas educativas relacionadas con los negocios y la ciencia de datos y la creación de un centro de colaboración de seguridad nacional para impulsar el crecimiento del ciber-seguridad en la región. Se planea que el campus del Downtown crezca de 4,500 estudiantes a más de 15,000 estudiantes en la construcción, lo que hará que UTSA sea un activo económico aún más grande e importante para el Downtown y la Ciudad. Aprovechar estas inversiones físicas en la forma construida del Downtown, la incorporación de nuevos estudiantes y empleos, y la actividad de investigación y desarrollo (R&D) debe ser un claro enfoque de los esfuerzos de desarrollo económico en el Downtown a medida que se desarrolla la próxima fase del campus.
- **Distrito Tecnológico/Innovación del Downtown** – El Área del Downtown cuenta con un floreciente grupo de empresas de tecnología, nuevas empresas y empresas y agencias de apoyo para ayudar a fomentar el crecimiento empresarial en tecnología. Los corredores de Houston

Street y Travis Street se han convertido en el distrito tecnológico de la ciudad, que cuenta con el apoyo de entidades como Geekdom, Rackspace y Scaleworks, y se ha visto reforzado por el movimiento de empleos tecnológicos al downtown por parte de grandes empresas de la región, incluida USAA. Esta colección emergente de empleadores y trabajadores de tecnología necesita más apoyo para permitirle crecer y prosperar. Los planes de UTSA para expandir sus esfuerzos de educación y R&D en el Downtown ayudarán a continuar apoyando a esta industria en crecimiento.

- **Destino Histórico/Artístico/Cultural** – Los activos históricos, artísticos y culturales en el downtown han servido durante mucho tiempo como generador de visitas y actividad económica. Estos activos han sido el foco de grandes inversiones públicas, incluidas las extensiones de River Walk hacia el norte y el sur para conectar el Museo de Arte de San Antonio (Museum Reach) y la histórica Misión Concepción (Mission Reach). Los distritos de arte y cultura del downtown, que incluyen La Villita, Zona Cultural, Blue Star Arts Complex, Southwest School of Art y los distritos de Lone Star y Southtown Arts deben continuar siendo apoyados a través de inversiones en arte, programas de arte y educación, y a través de garantizar la disponibilidad de lugares para crear, mostrar y realizar.
- **Distritos Vecinales Dinámicos de Negocios Comerciales**– El crecimiento de la vivienda y la actividad en el downtown ha estimulado la reactivación y el surgimiento de distritos comerciales de vecindario que sirven no solo a los vecindarios adyacentes, sino que también se han convertido en importantes destinos de entretenimiento por derecho propio. Apoyar a estos distritos ayudará a continuar aumentando el atractivo de trabajar y vivir en el Downtown y hacer crecer el área como un destino de entretenimiento diverso. Estos distritos, que a menudo están alineados con los distritos y activos de arte y cultura, funcionan mejor cuando hay una asociación de entidades públicas y privadas para lograr una visión compartida.

## ***Innovación***

La innovación es un tema principal de los documentos de política orientadores para la Ciudad de San Antonio, incluido el Plan Integral SA Tomorrow y Forefront SA. Un objetivo para la competitividad económica en el Plan Integral es "crear un entorno económico que fomente la creación de empresas y la innovación". El Centro Regional del Área de Downtown es un punto focal para la creación de empresas y la innovación. La economía de la innovación es la conexión del conocimiento, la tecnología, el emprendimiento y la innovación como un medio para estimular el crecimiento económico. Para impulsar una mayor productividad e innovación, se necesitan inversiones e intervenciones políticas para crear y apoyar alianzas entre los sectores público y privado.

Para comprender las fortalezas y debilidades económicas del Centro Regional del Área de Downtown como un entorno que apoya la innovación, se realizó una auditoría de innovación para inventariar y medir los atributos que contribuyen a esta cultura. La auditoría de innovación del Centro Regional del Área de Downtown encontró que el área actualmente tiene muchos de los activos físicos que son recomendables para empleadores y empleados. Sin embargo, el área necesita espacios de trabajo más modernos de todos los tamaños para apoyar el crecimiento de nuevos negocios. Aunque Downtown atrajo una colección de compañías tecnológicas y agencias de apoyo para nuevas empresas, el área aún necesita aumentar las oportunidades de empleo para los trabajadores en las industrias tecnológicas y la cantidad de negocios tecnológicos nuevos y en crecimiento para alcanzar una masa crítica. Un elemento

importante que falta para la innovación y comercialización de ideas y productos es la presencia de actividades de investigación y una institución de educación ancla. La expansión de UTSA de sus ofertas educativas y la creación de un Centro de Colaboración de Seguridad Nacional pueden ayudar a aumentar las actividades de investigación en el centro y ayudar a traducir esta investigación en nuevos negocios e ideas.

## ***Recomendaciones de Desarrollo Económico***

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #1: Invertir y aprovechar el crecimiento del UTSA Downtown Campus.***

El plan de UTSA para triplicar su inscripción en el Downtown e introducir nuevas universidades y escuelas en su campus del Downtown es una gran oportunidad económica para la Ciudad. La asociación de la Ciudad, el Condado y UTSA para hacer esta expansión necesita ser potenciada para generar actividad económica adicional y atraer nuevas oportunidades de negocios al downtown. Será necesario apoyar las inversiones para el crecimiento del campus del downtown para garantizar que los estudiantes, el profesorado y el personal puedan acceder y vivir cerca del campus. La expansión del campus también es una oportunidad para conectar la actividad económica en el Downtown con el Westside y utilizar el Centro Plaza y los servicios de tránsito de VIA para conectar el campus con el resto de la Ciudad y la región.

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #2: Hacer del Downtown una ubicación privilegiada para la creación de nuevas empresas, el empleo tecnológico y la innovación.***

El crecimiento del clúster tecnológico y de nuevas empresas en el downtown crea una oportunidad para estimular la creación de nuevas empresas, atraer nuevas empresas e ideas tecnológicas y fomentar la innovación a través de la comercialización de la investigación dentro de UTSA y las entidades de apoyo a la incubación de empresas en el área. El Distrito Tecnológico de San Antonio debe recibir más apoyo mediante el crecimiento de una variedad de espacios de trabajo y conglomeraciones, un mayor crecimiento de los usos residenciales en el centro cerca del Distrito Tecnológico y las inversiones en servicios e infraestructura que aumentarán el atractivo del distrito para las empresas y trabajadores y utilizan y muestran soluciones tecnológicas dentro de la infraestructura pública.

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #3: Apoyar y hacer crecer las actividades, organizaciones y negocios de entretenimiento, arte y cultura en el Downtown.***

El centro de San Antonio es un importante destino de arte, entretenimiento y cultura en Texas. La vitalidad continua de las áreas de entretenimiento y arte depende del crecimiento continuo de oportunidades para crear, exhibir y realizar obras de arte, y proporcionar lugares de entretenimiento (desde restaurantes y bares hasta grandes lugares de espectáculos/entretenimiento). Se necesita apoyo para los distritos artísticos y las organizaciones culturales existentes para permitirles seguir creciendo y atraer visitantes.

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #4: Guiar de manera proactiva el crecimiento del turismo y las actividades de los visitantes en el Downtown para generar nuevas oportunidades para la expansión general de la actividad económica del Downtown.***

El turismo es un importante motor económico para la región. Los activos históricos y culturales, el River Walk y el Centro de Convenciones Henry B González son atracciones importantes que continuarán aumentando las visitas a la Ciudad. El crecimiento del turismo siempre ha tenido un gran impacto en el crecimiento general del Downtown. El alto valor generado por las empresas turísticas y los hoteles ha

dificultado el desarrollo de otros usos (por ejemplo, espacio residencial y de oficinas) en el núcleo de la ciudad y ha llevado a la renuencia en el desarrollo y sectores de desarrollo a llevar otros productos al mercado. Los negocios relacionados con hoteles y turismo han comenzado a expandirse fuera del núcleo del Distrito Comercial Central (CBD) y están impactando el crecimiento en áreas emergentes del downtown. Se necesita una administración proactiva del crecimiento del turismo para garantizar que haya un impulso económico sostenible generado por las visitas al Downtown.

***Recomendación de Desarrollo Económico #5: Continuar invirtiendo tiempo y recursos en la administración del crecimiento del Downtown y asociarse con organizaciones de administración de lugares urbanos existentes y nuevas para guiar y mantener las inversiones públicas.***

El apoyo de las organizaciones de administración de lugares urbanos para una amplia variedad de servicios y servicios mejorados puede ayudar a proporcionar la preservación y el apoyo cotidiano de estos distritos que la Ciudad o las empresas no pueden proporcionar por sí solos. La Ciudad ya ha utilizado estos distritos (los ejemplos incluyen Downtown, Zona Cultural, Hemisfair) para guiar, proteger y mantener las inversiones públicas y para promover y planificar futuras inversiones en estas áreas. Las áreas de enfoque identificadas dentro del Plan del Centro Regional del Área de Downtown deben ser apoyadas mediante el uso de estas organizaciones para ayudar a implementar y mantener las inversiones planificadas. En algunos casos, las entidades existentes como el Downtown ya están prestando servicios en estas áreas o podrían expandirse para apoyar el crecimiento de estas áreas. Otras áreas de enfoque pueden beneficiarse de la creación de nuevas organizaciones para ayudar a apoyar su crecimiento. La Ciudad ha invertido recursos y tiempo significativos en el apoyo al crecimiento del Downtown a través de los esfuerzos de la "Década del Downtown", SA2020, y la creación de la Oficina de Desarrollo del Center City (CCDO). La siguiente fase del crecimiento del Downtown puede tener diferentes necesidades, y los esfuerzos continuos de la Ciudad a través de CCDO y otros son necesarios para apoyar la próxima evolución del Downtown e implementar el Plan del Centro Regional del Área de Downtown.

## 5 Perfiles y Prioridades del Vecindario

### ¿Qué son los Perfiles y Prioridades del Vecindario?

San Antonio es una ciudad de vecindarios, cada uno con su propia historia, cualidades y carácter únicos. Muchos vecindarios de toda la ciudad han desarrollado planes de vecindario que reflejan valores y prioridades locales. Estos planes, adoptados por la Ciudad, han guiado las inversiones y mejoras locales durante muchos años y han ayudado a fortalecer la relación entre los residentes y la Ciudad.

La Ciudad se encuentra actualmente en el proceso de crear Planes de Sub-Área para implementar el Plan Integral de SA Tomorrow. Estos planes de Sub-Área están destinados a proporcionar una estructura más coordinada, eficiente y efectiva para la planificación del vecindario. Los Planes de Sub-Área están destinados a aumentar la equidad en toda la ciudad, asegurando que todos los vecindarios de San Antonio tengan un nivel básico de orientación sobre políticas, ya que muchos vecindarios dentro de la Ciudad carecen de un Plan de Vecindario existente o de una organización vecinal registrada. De esta manera, cada Plan de Sub-Área integrará elementos clave de los Planes de Vecindarios existentes para aquellos vecindarios que tienen un plan, mientras promueve la coherencia de las políticas en toda la ciudad y proporciona recomendaciones y estrategias clave para aquellos vecindarios que actualmente carecen de esa dirección.

La sección Perfil y Prioridades del Vecindario de los Planes de Sub-Área brinda atención especial a los esfuerzos previos de planificación del vecindario y reconoce a los grupos comunitarios y a las personas que fueron fundamentales en su creación. Resumen oportunidades específicas, desafíos, recomendaciones y prioridades de cada vecindario participante, en un esfuerzo por dirigir de manera más eficiente la inversión pública y privada dentro de la Ciudad para ayudar a estos vecindarios a alcanzar sus metas a corto plazo y visiones a largo plazo.

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Denver Heights***

[Ver Anexo 2]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Dignowity Hill***

[Ver Anexo 3]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Downtown Core***

[Ver Anexo 4]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de King William***

[Ver Anexo 5]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Lavaca***

[Ver Anexo 6]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Lone Star***

[Ver Anexo 7]

### ***Perfiles y Prioridades Vecinales de Roosevelt Park***

[Ver Anexo 8]

## **6 Implementación**

### **Propósito del Plan**

Este Plan propone una visión, recomendaciones y estrategias a mediano plazo para mejorar y desarrollar el Centro Regional del Downtown de la Ciudad durante los próximos diez años. El Plan es un componente de implementación del Plan Integral SA Tomorrow de la Ciudad de San Antonio. Adoptado en 2016, el Plan Integral es el plan de políticas y uso del suelo a largo plazo de la Ciudad que pretende ser un plan para el futuro crecimiento y desarrollo hasta el año 2040. El Plan del Centro Regional del Área de Downtown es un Plan de Sub-Área orientado a la implementación eso desarrollará aún más las recomendaciones del Plan Integral de SA Tomorrow para guiar el crecimiento y el desarrollo que aloje los aumentos proyectados de vivienda y empleo, y para cumplir otras metas y políticas del Plan Integral a través de un proceso de planificación basado en la comunidad.

El Plan del Centro Regional rinde homenaje e integra los planes de vecindario y comunidad previamente adoptados, al tiempo que proporciona un camino equitativo para que todos los vecindarios participen en la planificación, creen prioridades y aboguen por la implementación de sus prioridades en el futuro.

## Intención del Plan

El Plan del Centro Regional del Área de Downtown será la herramienta esencial para guiar el desarrollo futuro y la inversión de la Ciudad en el área del plan según la visión y las metas del Área del Downtown. Un conjunto diverso de partes interesadas se reunió para una serie de nueve reuniones del equipo de planificación durante 15 meses para hacer recomendaciones que respalden tanto la dirección política del Plan Integral como las aspiraciones de la comunidad. Este trabajo culminó con recomendaciones y estrategias alcanzables que serán utilizadas por los departamentos de la ciudad, agencias asociadas, entidades privadas y socios comunitarios para guiar las políticas e inversiones que implementan patrones de desarrollo apropiados y deseados, así como la creación y el apoyo de vecindarios habitables y completos.

## Cómo Usar este Plan

La visión del Centro Regional del Área de Downtown puede realizarse a través de la implementación del Marco del Plan, con recomendaciones y estrategias relacionadas con los siguientes temas: Uso del suelo, Áreas de enfoque, Movilidad, Servicios e Infraestructura, Vivienda y Desarrollo Económico. Estas recomendaciones y estrategias incluyen asuntos de políticas y normativas, asociaciones e inversiones. Las recomendaciones del plan están escritas para proporcionar una especificidad procesable y al mismo tiempo permitir la flexibilidad necesaria para adaptarse a desafíos u oportunidades imprevistos.

## Corrdianción con los Planes Adoptados

La Ciudad de San Antonio adoptó varios planes en las últimas décadas para vecindarios individuales o partes del Centro Regional del Downtown. Cada uno de estos planes se describe en el Plan del Downtown. Algunas recomendaciones específicas de estos planes se mencionan directamente como complementarias para lograr la visión y las metas del Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Cada uno de los planes fue utilizado como un elemento fundamental para crear el Plan del Downtown. Los planes adoptados anteriormente incluyen información histórica importante, políticas que reflejan los valores de los interesados en el momento de su adopción, información detallada y recomendaciones para lugares y problemas específicos, como para un solo vecindario, para un distrito en el Área del Downtown, un parque o plaza y temas no abordados por el Plan del Centro Regional del Área de Downtown en los ámbitos de servicios sociales, aplicación de la ley y estrategias organizativas para asociaciones vecinales y otras organizaciones que crearon los planes. Estos planes incluyen, pero no se limitan a:

- *Plan Comunitario Lone Star*
- *Plan Vecinal de Dignowity Hill /Plan de Reinversión de Eastside*
- *Plan Maestro del Distrito River North*
- *Plan Vecinal del Downtown*
- *Plan Vecinal del Downtown– Actualización Vecinal de West*
- *Plan Comunitario de Guadalupe Westside*
- *Plan Comunitario de South Central*
- *Plan Vecinal de Alamodome*

- *Plan Comunitario de Arena District/Eastside*
- *Plan Vecinal de Lavaca*
- *Plan Maestro de HemisFair Park Area*
- *Plan Maestro de UTSA Campus*
- *Plan Maestro de Alamo Plaza*
- *Implementación del Marco Estratégico del Plan del Downtown*
- *Plan de Revitalización de Zona Cultural*
- *Estudio de Transporte del Downtown*
- *Plan de VIA Villa Vision*
- *Plan Maestro de Iluminación Urbana*

***El Plan del Centro Regional del Área de Downtown también se desarrolló para complementar y contribuir a la implementación de los siguientes planes regionales y de toda la ciudad:***

- *Marco De Políticas de Vivienda de San Antonio*
- *Plan De Transporte Multimodal de SA Tomorrow*
- *Plan de Sostenibilidad de SA Tomorrow*
- *Plan del Marco Estratégico De Corredores SA*
- *El Plan de Visión 2040 de VIA*
- *Plan de Manejo del Área de River South*
- *Plan del Sistema de Parques de SA*

***Al implementar el Plan del Centro Regional del Área de Downtown, se deben considerar más las recomendaciones de los procesos de planificación emergentes y en curso, incluidos, entre otros a:***

- *Planificación de Corredores de Tránsito Rápido de VIA*
- *SA Climate Ready*
- *Programas de implementación del Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio*
- *Plan Maestro de Aceras de San Antonio*
- *Iniciativa Vision Zero de San Antonio*
- *ConnectSA*

## Requisitos Legales

Una vez adoptado por el Consejo de la Ciudad, el Plan del Centro Regional del Área de Downtown se convierte en un componente del Plan Integral de SA Tomorrow de la Ciudad. Los planes de uso del suelo del vecindario, la comunidad y el sector adoptados previamente que están contenidos dentro del Plan del Centro Regional del Área de Downtown o que se superponen parcialmente se identifican como una parte fundamental del Plan del Centro Regional del Área de Downtown. Sin embargo, cuando un plan anterior y el Plan del Centro Regional del Área de Downtown tengan designaciones conflictivas de uso del suelo dentro de los límites adoptados del Plan del Centro Regional del Área de Downtown, el Plan de Sub-Área será un plan de referencia. De manera similar, cuando un plan anterior y el Plan del Centro Regional del Área de Downtown tienen políticas o prioridades conflictivas dentro de los límites adoptados del Plan del Centro Regional del Área de Downtown, el Plan de Sub-Área será la política de la Ciudad.

En virtud del proceso de adopción del plan, todos los proyectos propuestos deben ser consistentes con el Plan Integral de SA Tomorrow, y como tal, el Plan del Centro Regional del Área de Downtown debe ser consultado al proponer una inversión pública o un proyecto de uso del suelo que requiera desviación de los derechos existentes.

## Implementación – Uso del Suelo

***Recomendación de Uso del Suelo #1: Crear transiciones en escala e intensidad entre el Downtown y las áreas adyacentes para fomentar una mayor integración de estas áreas con el Downtown.***

### *Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas)*

Al rezonificar las propiedades en esta área del plan, las propiedades al oeste de Salado Street y el ferrocarril y al sur de Martin Street deben mantener o retener los distritos de zonificación apropiados para la categoría de uso del suelo de Uso Mixto de Empleo/Flexible. La zonificación de las propiedades al este de IH-37, al sur de Virginia Boulevard y al norte de Carolina Street también debe ser coherente con la designación de Uso Mixto de Empleo/Flexible. Esto creará transiciones apropiadas a las comunidades adyacentes mientras estimula la reinversión y la reurbanización que sean apropiadas para el área.

### *Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas)*

La Guía de Diseño del Downtown debe revisarse para posibles revisiones para crear transiciones en escala e intensidad a lo largo de la adyacencia del Distrito de Zonificación “D” Downtown.

***Recomendación de Uso del Suelo #2: Evaluar y revisar las diversas herramientas que la ciudad utiliza para guiar el desarrollo en el Área del Downtown de manera que sean consistentes con SA Tomorrow y el Plan del Centro Regional del Área de Downtown.***

### *Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas)*

La Guía de Diseño del Downtown, el Plan Maestro de River North y el Distrito De Zonificación Basado En Forma, y las Normas para el distrito de zonificación del Downtown son los principales instrumentos reglamentarios que guían el diseño y desarrollo del sitio en el Downtown. Para cada uno de estos documentos, las normas deben ser evaluadas y revisadas para: requisitos de estacionamiento; paisajismo en estacionamientos, monitoreo e iluminación; altura y espaciados de edificios; paisajismo orientado a peatones; fachadas y ventanas de edificios; requisitos de iluminación peatonal; requisitos de

estacionamiento de bicicletas; aceras con árboles; usos permitidos en el primer piso, usos temporales y usos accesorios.

#### *Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas)*

Implemente la visión para el área de enfoque de Madison Square/River North a través de actualizaciones del Plan Maestro River North y otros planes aplicables.

***Recomendación de Uso del Suelo #3: Evaluar y considerar las revisiones al Distrito de Zonificación "D" Downtown para diferenciar más claramente la escala de desarrollo y el patrón de uso del suelo deseado dentro del Distrito Comercial Central.***

#### *Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas)*

Trabajar con las partes interesadas del centro para identificar posibles revisiones al Distrito de Zonificación "D" Downtown para crear una combinación más equilibrada de usos del suelo y formas de construcción que proporcionen transiciones a las áreas adyacentes y distritos claros dentro del distrito comercial central.

***Recomendación de Uso del Suelo #4: Actualizar el Código de Desarrollo Unificado para apoyar el desarrollo de apoyo al tránsito, los corredores y centros de uso mixto, y un ámbito público de alta calidad e iniciar la rezonificación en corredores y áreas de enfoque de uso mixto seleccionados.***

#### *Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas)*

Según sea apropiado, enmendar la zonificación para permitir el desarrollo vertical de uso mixto cerca de las instalaciones de tránsito. Se identificaron corredores clave de uso mixto para esta área del plan, incluidas Flores Street, Frio Street, South Alamo Street y Probandt Street. Para cada uno de estos corredores, el desarrollo y el diseño del sitio deben ser de apoyo al tránsito y orientados a los peatones. Se debe alentar la agregación alrededor de las instalaciones de tránsito, requisitos de estacionamiento más bajos y un espacio público comprometido a través de la zonificación y otros derechos.

#### *Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas)*

Enmiende la zonificación en el área de enfoque de Cattleman's Square, para alinearla con los usos de suelo designados, incluidos el Uso Mixto Urbano, el Uso Mixto de Empleo/Flexible y el Uso de Gobierno Municipal/Estatal/Federal. Se deben incorporar opciones de transporte alternativas en el diseño y desarrollo de esta Área de Enfoque, que incluyen amplios espacios públicos para peatones, instalaciones para estacionar bicicletas y zonas urbanas a escala de peatones, según corresponda. Los usos deben basarse y ser coherentes con la estación VIA Centro Plaza y el UTSA Downtown Campus, mientras se realiza la transición de manera apropiada a la comunidad Westside.

#### *Estrategia 4.3 (Regulación y Políticas)*

Las propiedades industriales heredadas deben preservarse y reutilizarse mediante la reutilización adaptativa. Con este fin, la zonificación de las propiedades industriales heredadas debe modificarse para alinearse con las categorías de Uso Mixto de Empleo/Flexible o Uso Mixto Empresarial/Innovación, como se indica en el mapa de uso futuro del suelo. En los casos en que los proyectos de repoblación no se ajustan a uno de los distritos de zonificación base de la ciudad, el uso de la categoría de zonificación Zona de Desarrollo de Repoblación "IDZ" podría ser más apropiado.

***Recomendación de Uso del Suelo #5: Desalentar la rezonificación incremental (tanto aumentar como disminuir la zonificación) en las áreas del vecindario del Downtown.***

### *Estrategia 5.1 (Regulación y Políticas)*

Identifique e inicie la rezonificación de propiedades residenciales en vecindarios existentes donde el uso y la zonificación existente no estén alineados. Esto asegurará la preservación del vecindario y ayudará a guiar la reurbanización residencial en esta área del plan.

***Recomendación de Uso del Suelo #6: Coordinar los recursos de estacionamiento públicos y privados existentes para facilitar una administración y utilización más efectivas para el desarrollo existente y una mayor garantía de suministro y acceso al estacionamiento para nuevos desarrollos.***

### *Estrategia 6.1 (Asociaciones, Inversión; Regulación y Políticas)*

Desarrollar un programa para una parte o la totalidad del downtown que inviertan los recursos de estacionamiento existentes, coordine los diversos intereses de propiedad y administración, facilitar soluciones creativas de estacionamiento compartido e implemente herramientas para un uso más efectivo y eficiente por parte de los residentes, visitantes y empleados; explorar un programa empresarial de estacionamiento para la provisión de recursos de estacionamiento público.

### *Estrategia 6.2 (Asociaciones, Inversión)*

Explorar la viabilidad y la eficacia de una ruta VIA u otro servicio similar de transporte para conectar a los clientes del estacionamiento de grandes suministros de estacionamiento menos utilizado (generalmente cerca de los límites del Downtown) a destinos en el centro del Downtown y sus alrededores.

### *Estrategia 6.3 (Regulación y Políticas)*

Trabajar con los desarrolladores y la comunidad de préstamos para apoyarse más en suministros de estacionamiento coordinados a nivel de distrito que ya existen y menos en la provisión de nuevos suministros de estacionamiento dedicados a un desarrollo en particular; considerar el estacionamiento empresarial y otros mecanismos para que la Ciudad brinde las garantías necesarias a los prestamistas de que una estrategia de estacionamiento coordinada servirá efectivamente a los nuevos proyectos de desarrollo y reurbanización.

## **Implementación – Áreas de Enfoque**

***Recomendación de Áreas de Enfoque #1: Priorizar los principales proyectos de mejoras de infraestructura y servicios que apoyen el crecimiento en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.***

### *Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Los principales proyectos de infraestructura de transporte deben diseñarse para mejorar la movilidad y la accesibilidad para múltiples modos de transporte y contribuir a crear lugares públicos únicos y de alta calidad en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.

### *Estrategia 1.2 (Asociaciones, Inversión)*

Se debe dar prioridad a la financiación de grandes proyectos de infraestructura y servicios que respalden la visión de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto del Downtown.

### *Estrategia 1.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Incorporar los principios de justicia de diseño, justicia ambiental y prevención del delito a través del diseño ambiental (CPTED) en el proceso de diseño de grandes proyectos de infraestructura y servicios que respalden la visión de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto del Downtown.

***Recomendación de Áreas de Enfoque #2: Actualizar los estándares de zonificación y diseño para respaldar la visión única de cada área de enfoque y corredor de uso mixto, cree lugares de alta calidad, respaldar las opciones de transporte y evitar impactos en áreas sensibles cercanas.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas)*

Cree distritos de zonificación en el Código de Desarrollo Unificado (UDC) que hagan que el desarrollo de uso mixto para peatones, tránsito y servicios de apoyo sea el camino predeterminado y predecible para el nuevo desarrollo para utilizar en corredores de uso mixto y áreas de enfoque.

*Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas)*

Evalúe y actualice según sea necesario, la siembra de árboles, la administración de aguas pluviales verdes y las ordenanzas/pautas de administración de acceso por su impacto en la viabilidad de nuevos desarrollos en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.

*Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas)*

Revise el mapa del Uso Futuro Del Suelo y la zonificación existente de las propiedades dentro del área de enfoque y a lo largo de los corredores de uso mixto para identificar las áreas que necesitan cambios de zonificación iniciados por la cCiudad.

*Estrategia 2.4 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

De conformidad con el Plan de uso futuro del suelo del Centro del Centro Regional del Downtown de la Ciudad, el código de zonificación y los cambios de mapas en las cercanías de los Corredores de Tránsito Rápido y las áreas de estaciones propuestos por VIA deben seguir las pautas proporcionadas por:

- [Plan de Corredores SA](#)
- [Plan Estratégico de VIA para Áreas de Estaciones de Tránsito en la Región de Greater San Antonio](#)
- [Guía de VIA para el Uso Sostenible del Suelo en Relación al Tránsito](#)

***Recomendación de Áreas de Enfoque #3: Implementar programas e incentivos de vivienda y desarrollo económico para apoyar áreas de enfoque y corredores de uso mixto como lugares inclusivos de vivienda, empleo y oportunidades recreativas para una población diversa.***

*Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Las áreas de enfoque del Downtown y los corredores de uso mixto son lugares apropiados para que la ciudad aplique nuevos incentivos de vivienda accesible y herramientas de financiación, como los fondos de Bonos para Mejoras de Vecindarios, el Programa de Incentivos de Vivienda del Downtown (CCHIP), el Programa de Exención de Cuotas de la Ciudad de San Antonio, bonos de densidad, apoyo de Crédito

Fiscal para Viviendas de Bajos Ingresos, vivienda pública, banca de suelos y otras recomendaciones del Marco de Políticas de Vivienda 2018.

*Estrategia 3.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Las viviendas accesibles y de mano de obra existentes en las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto deberían ser incentivadas para seguir siendo accesibles y no ser reemplazadas por viviendas de mayor precio.

*Estrategia 3.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Rezonificación iniciada por la ciudad en las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto debe realizarse estratégicamente para no impedir las oportunidades de incentivar nuevas viviendas accesibles y para la fuerza laboral.

***Recomendación sobre las Áreas de Enfoque #4: Garantizar las transiciones entre el desarrollo nuevo de mayor intensidad en las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto y los vecindarios tradicionales establecidos.***

*Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas)*

Enmendar el UDC para crear o actualizar distritos de zonificación, estándares de diseño y pautas de diseño para proporcionar orientación sobre las transiciones entre el desarrollo de mayor intensidad y el desarrollo existente de menor intensidad que incluye consideraciones para el acceso solar, la sombra, la privacidad, el drenaje y otros factores. desarrollo existente de menor intensidad que incluye consideraciones para el acceso solar, la sombra, la privacidad, el drenaje y otros factores.

***Recomendación sobre Áreas de Enfoque #5: Equilibrar el desarrollo y la inversión en áreas de enfoque con protección y mejoras de espacios públicos, incluidos parques, plazas, vías fluviales y espacios de reunión privados de acceso público.***

*Estrategia 5.1 (Regulación y Políticas)*

Enmiende o cree pautas de diseño para exigir o alentar la incorporación de espacios públicos en proyectos de reurbanización.

*Estrategia 5.2 (Regulación y Políticas, Asociación)*

Apoyar el reemplazo del estacionamiento en superficie con pequeños espacios de reunión pública mantenidos de forma privada dentro de los derechos de paso públicos, como extensiones de las aceras. Estas pueden incluir asientos para negocios cercanos.

*Estrategia 5.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Asegurar que la reurbanización de la propiedad de la ciudad proporcione un espacio público accesible para la recreación activa o pasiva.

**Recomendación de áreas de enfoque #6: Asegúrese de que todas las formas de viaje puedan acceder de manera segura y cómoda a las áreas de enfoque, los corredores de uso mixto y otros servicios del área.**

*Estrategia 6.1 (Regulación y Política, Inversión)*

Se debe dar prioridad a completar las calles y las mejoras del paisaje urbano peatonal en y adyacentes a las áreas de enfoque y corredores de uso mixto que respaldan la visión de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto del centro.

*Estrategia 6.2 (Asociaciones, Inversión)*

A medida que la reurbanización ocurre dentro de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto, aliente la inversión privada en servicios que respalden el transporte multimodal seguro y accesible para todos los usuarios, de modo que cada desarrollo de repoblación contribuya a la visión de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto del centro.

## Implementación – Movilidad

[Ver Figura 7 – Mapa de Marco de Movilidad 1: Mejoras Peatonales]

[Ver Figura 8 – Mapa de Marco de Movilidad 2: Mejoras de Carreteras multimodales]

[Ver Figura 9 – Mapa de Marco de Movilidad 3: Mejoras para Bicicletas y Senderos]

[Ver Figura 10 – Mapa de Marco de Movilidad 4: Mejoras de Tránsito]

**Recomendación de Movilidad #1: Continuar implementando el Plan de Acción Vision Zero de San Antonio.**

*Estrategia 1.1 (Asociaciones, Inversión)*

Continúe evaluando e implementando estrategias comprobadas y mejoras en las mejores prácticas, que potencialmente incluyen la calma del tráfico y los principios de Calles Completas, que mejoran la seguridad para todos los usuarios y ayudan a alcanzar las metas de Vision Zero de San Antonio. Las áreas de mayor prioridad son las Áreas de Lesiones Peatonales Graves identificadas (SPIA).

*El análisis de los datos de accidentes de peatones, bicicletas y vehículos, junto con los aportes de la comunidad, identificaron como prioridades lo siguiente:*

- Flores Street de Euclid Street a El Paso Street;
- Martin Street de Comal Street a Flores Street;
- Commerce Street de Alamo Plaza a Bowie Street;
- Commerce Street de Smith Street a Santa Rosa Street;
- St. Mary's Street de Commerce Street a Travis Street;
- Market Street de St. Mary's Street a Alamo Street.

Fomentar la coordinación con proyectos de Bonos, proyectos del Plan de Administración de Infraestructura (IMP) y agencias asociadas como TxDOT.

*Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

En previsión de agregar más densidad al uso del suelo y debido a las necesidades existentes, realice inversiones en cruces bien diseñados que incorporen las mejores prácticas para la seguridad y la creación de lugares en las intersecciones de:

- IH-10 y Martin Street;
- IH-10 y Houston Street;
- IH-10 y Buena Vista Street;
- IH-10 y Cesar Chavez Boulevard;
- IH-10 y Presa Street;
- IH-10 y Probandt Street;
- IH-37 y Jones Avenue;
- IH-37 y Brooklyn Avenue;
- IH-37 y Nolan Street;
- IH-37 y Houston Street;
- IH-37 y Commerce Street;
- IH-37 y Cesar Chavez Boulevard;
- IH-37 y Carolina Street;
- IH-37 y Florida Street;
- Roosevelt Avenue y the Union Pacific Railroad Underpass;
- Probandt Street y Cevallos Street;
- Probandt Street y Lone Star Boulevard;
- Probandt Street y Alamo Street;
- Mission Road y Steves Avenue; y
- South Presa Street y the Union Pacific Railroad Tracks.

***Recomendación de Movilidad #2: Concentrar los recursos de movilidad del Downtown para ayudar la red de transporte multimodal de San Antonio.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Realice un estudio de calles completas para encontrar oportunidades para reducir los tiempos de cruce de peatones, aumentar las oportunidades de cruce de peatones, consolidar y/o reubicar entradas de vehículos y reducir las velocidades operativas. Los siguientes segmentos de calles son ideales para estudio e implementación:

- St. Mary's Street (desde Cesar Chavez Boulevard a Roosevelt Avenue);
- San Pedro Avenue (desde IH-35 a Main Avenue);
- Martin Street (desde Colorado Street a Broadway Street);
- Houston Street (desde IH-37 a Cherry Street);
- Frio Street (desde Cesar Chavez Boulevard a Alamo Street);
- Cherry Street (desde Dawson Street a Iowa Street);
- Probandt Street (desde IH-10/ US Hwy 90 a West Theo Avenue);
- Mitchell Street (desde Flores Street a Presa Street);
- Alamo Street (desde Frio Street a Probandt Street);
- Flores Street (desde IH-35 a Mitchell Street);
- McCullough Avenue (desde IH-35 a IH-37);
- Nolan Street (desde IH-37 a Cherry Street);

- Guadalupe Street (desde Flores Street a Alazan Creek); y
- Cesar Chavez Boulevard (desde Santa Rosa Street a Cherry Street).

#### *Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Incorporar mejoras de paisaje urbano de apoyo para peatones en proyectos completos de calles y en segmentos de otras calles prominentes que sirven o servirán a una gran cantidad de usuarios peatonales, incluyendo:

- Zonas Prioritarias para Peatones;
- McCullough Avenue desde IH-35 a St. Mary's Street;
- McCullough Avenue y Nolan Street desde Bonham Street a Cherry Street;
- San Pedro Avenue desde IH-35 a Main Avenue;
- Flores Street desde IH-35 a Martin Street;
- Martin Street desde IH-35 a Flores Street;
- Frio Street desde Martin Street a Commerce Street;
- Frio Street desde Cesar Chavez Boulevard a Guadalupe Street;
- Cherry Street desde Commerce Street a Iowa Street;
- Labor Street desde Cesar Chavez Boulevard a Presa Street;
- Flores Street desde Guadalupe Street a Cevallos Street;
- Cevallos Street desde Flores Street a Probandt Street;
- Alamo Street desde Flores Street a Probandt Street; y
- Steves Avenue desde Probandt Street a Roosevelt Avenue.

#### *Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Continuar completando la red de bicicletas y aceras del Área de Downtown mediante la implementación de proyectos prioritarios y agregando instalaciones a medida que se repavimentan o reconstruyen las calles. Como se muestra en el Mapa de recomendaciones de Movilidad, las ubicaciones prioritarias para implementar esta estrategia incluyen:

- Navarro Street/St. Mary's Street/Roosevelt Avenue (desde IH-35 a Hansford Street);
- Alamo Street (desde IH-35 a Houston Street);
- Jones Avenue (desde IH-35 a IH-37);
- Nueva Street (desde South Pecos La Trinidad a Cherry Street, through Hemisfair); y
- Probandt Street (desde IH-10 a Theo Avenue).

Los corredores identificados para calles completas también deben incorporar infraestructura para bicicletas como un componente del diseño basado en estudios futuros del Departamento de Transporte y Mejoras Estructurales (TCI) para determinar la viabilidad y los tipos de instalaciones necesarias.

#### *Estrategia 2.4 (Asociaciones, Inversión)*

Iniciar una actualización del Plan Maestro de Rutas en Bicicletas para priorizar y comprender la viabilidad de los enlaces esenciales de la red de bicicletas.

#### *Estrategia 2.5 (Asociaciones, Inversión)*

Actualice el Plan de transporte del Downtown para alinear las estrategias con la planificación existente y en curso de Tránsito Metropolitano VIA y el Departamento de Transporte de Texas.

**Recomendación de Movilidad #3: Crear nuevas conexiones entre el Downtown y el cercano Westside mitigando las barreras físicas y psicológicas.**

*Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas, Asociación, Inversión)*

Lleve a cabo un estudio de factibilidad para investigar los costos y desafíos para adquirir el derecho de vía, financiar y construir una extensión del Cesar Chavez Boulevard, que incluye un cruce de ferrocarril y un puente sobre Alazan Creek.

*Estrategia 3.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Lleve a cabo un estudio de calles completas para encontrar oportunidades para reducir el tiempo de cruce de peatones, mejorar la iluminación de los peatones, ampliar las redes de bicicletas y reducir las velocidades operativas en Guadalupe Street desde Alazan Creek (la extensión occidental del plan) hasta Flores Street.

**Recomendación de Movilidad #4: Albergar los cambios en la demanda en la acera de la movilidad compartida emergente, los vehículos autónomos, la micromovilidad y la entrega de carga dentro de las políticas de la ciudad y el diseño de las calles y estaciones de tránsito.**

*Estrategia 4.1 (Regulación y política, asociaciones, inversión)*

Desarrolle pautas de administración del espacio en la acera y derecho de paso que se adapten a las nuevas tecnologías, incluidas las opciones de movilidad compartida y los vehículos autónomos. La movilidad compartida y las opciones de micromovilidad, como las empresas de redes de transporte y las plataformas de viaje compartido, ya están cambiando el comportamiento de los viajes en el Downtown. La micromovilidad, como los scooters, también proporciona una forma popular de completar viajes más cortos o superar los desafíos de la primera/última milla. A medida que más residentes y visitantes utilicen estas opciones (en comparación con el incumplimiento de los viajes en vehículos privados), el diseño de la calle y el área de la estación deberá adaptarse a estas preferencias y garantizar la seguridad continua de los peatones. Las siguientes acciones permitirán a San Antonio anticipar y facilitar estos cambios en la demanda y el comportamiento de los viajes:

- Crear un grupo de trabajo de liderazgo en la industria de tecnología de transporte para comprender las tecnologías futuras;
- Recopilar y analizar datos de utilización en la acera, utilice la tecnología de detección inteligente para comprender la demanda cambiante y conecte estos patrones a la administración y provisión del espacio en la acera;
- Ofrecer una asignación flexible de espacio en la acera que cambiará según las nuevas opciones de transporte; y
- Asociarse con representantes de vehículos autónomos y movilidad compartida para integrar las necesidades operativas en el diseño de estacionamientos, carreteras y estaciones de tránsito.

*Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Desarrolle políticas de administración de entrega de carga que se adapten a los patrones y necesidades cambiantes de entrega. Las designaciones de entrega en la acera deben considerarse junto con el estacionamiento para asignar espacio a las demandas competitivas. Estas políticas deben garantizar el acceso del tráfico comercial al downtown, reconociendo la importancia económica de las entregas a tiempo.

***Recomendación de Movilidad #5: Administrar la demanda de transporte a través de estrategias deliberadas de administración de estacionamiento y planes de administración de tráfico que prioricen las opciones de peatones, bicicletas y tránsito durante la congestión, eventos especiales y construcción.***

*Estrategia 5.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Desarrolle estrategias de administración de estacionamiento para el Área del Downtown que integre instalaciones operadas de manera privada y pública que brinden información sobre la disponibilidad de estacionamiento y ayuden a encaminar a los visitantes únicos o poco frecuentes a estas áreas de estacionamiento de manera más eficiente. El sistema incluiría información sobre la disponibilidad de estacionamiento en ubicaciones clave, así como las condiciones del tráfico, y utilizaría señales de guía para ayudar a los visitantes a encontrar el camino a las áreas de estacionamiento deseadas.

*Estrategia 5.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Evalúe el diseño de calles e intersecciones para determinar los puntos esenciales de confiabilidad de tránsito, como violaciones comunes de carriles exclusivos para autobuses, cruces de ferrocarril a nivel y tráfico de vehículos, y priorice las inversiones multimodales para garantizar alternativas confiables a los viajes en vehículos. La mayoría del centro experimenta niveles de congestión que interfieren con la confiabilidad del servicio de tránsito. Sin embargo, las áreas de enfoque identificadas donde el servicio existente enfrenta un retraso en el tiempo de viaje incluyen:

- Flores Street desde IH-35 a Alamo Street;
- Martin Street desde IH-35 a Houston Street;
- Cesar Chavez Boulevard desde Frio Street a Presa Street; y
- IH-37 desde Jones Avenue a Cesar Chavez Boulevard

Las posibles mejoras multimodales que requerirían estudio antes de la implementación incluyen:

- Carriles de hora pico o exclusivos para autobuses que dan prioridad a los autobuses en momentos de mucho tráfico;
- Señales de tráfico prioritarias para que los autobuses tengan la oportunidad de adelantarse al tráfico;
- Carriles prioritarios para eventos especiales que dan prioridad a los autobuses durante las oleadas de los eventos planificados; y
- Luces de autobús para permitir que los autobuses recojan pasajeros sin entrar/salir del tráfico.

*Estrategia 5.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Fomentar un mayor apoyo para las opciones de tránsito durante eventos especiales, una mejor información sobre la disponibilidad de estacionamiento y una mejor información sobre el cierre de carreteras debido a eventos especiales y construcciones. Trabaje con lugares para crear zonas de estacionamiento para eventos especiales, especialmente estacionamiento y transporte externos, y designe zonas de recogida y políticas para vehículos de viaje compartido. Trabajar con lugares y proveedores externos (por ejemplo, Aplicaciones TNC o Waze) también puede ayudar a difundir información sobre estas opciones a través de compras de boletos o aplicaciones móviles.

Los eventos especiales y la construcción crean necesidades adicionales de administración del transporte. Numerosos eventos en el centro aumentan significativamente la congestión en torno a actuaciones, festivales y otros eventos especiales. Del mismo modo, la construcción en el downtown también daña las carreteras, limita el uso de carriles y crea desafíos de navegación para vehículos, peatones y ciclistas.

***Recomendación de Movilidad #6: Apoyar el servicio de Corredores Metropolitanos de Tránsito Rápido priorizando las políticas y la infraestructura de apoyo del tránsito cerca de las estaciones de tránsito.***

*Estrategia 6.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Implemente estrategias de primera/última milla, como aceras, rampas, cruces peatonales, instalaciones para bicicletas, etc., en las Áreas de Transferencia de Tránsito Metropolitano de VIA y en las áreas de las estaciones del Corredor de Tránsito Rápido y Primo, para promover el acceso al tránsito creando un espacio público acogedor y de la calidad en las estaciones. Las inversiones enfocadas en áreas de estaciones deben considerar el cronograma de implementación y priorizar áreas de servicios de tránsito rápido y de ruta fija en base a los estudios existentes del corredor de tránsito rápido de VIA.

*Estrategia 6.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Cuando se designan las estaciones del Corredor de Tránsito Rápido VIA, los estudios completos que determinan la aplicación de la zonificación del desarrollo orientado al tránsito (TOD) El desarrollo futuro en estas áreas de la estación debe ser coherente con las pautas de diseño urbano de VIA para las áreas de la estación de tránsito, que incluyen:

- **Densidad:** El aumento de los servicios y destinos del vecindario cerca de las estaciones y paradas influyen en el tipo de servicios de tránsito que se ofrecen en un área. La frecuencia de tránsito depende directamente de la densidad: cuantas más personas y trabajos dentro de un área, más frecuencia de tránsito se justifica.
- **Diseño** - Edificios diseñados para peatones; ubicados y orientados a lo largo del frente de la calle con estacionamiento en superficie, ubicados detrás o estructurados, y con acceso directo a las actividades de construcción del primer piso, son componentes vitales del diseño de apoyo al tránsito.
- **Mezcla de usos:** Proporcionar una combinación de usos residenciales, laborales y minoristas a una corta distancia a pie de una parada de tránsito o estación de tránsito es beneficioso para la comunidad y hace que caminar y andar en tránsito sean opciones más eficientes para satisfacer las necesidades diarias.
- **Accesibilidad a pie:** Lugares agradables y transitables son áreas atractivas donde las personas desean viajar a pie o con un dispositivo de movilidad. Una calle activa con desarrollo continuo a lo largo de muchas cuerdas fomenta la actividad económica. Las inversiones para mejorar el ámbito peatonal incluyen mejoras del paisaje urbano en espacios públicos, como superficies de nivel continuo, mobiliario urbano, iluminación, paisajismo y dispositivos de sombra, cuando corresponda.

## **Implementación – Servicios e Infraestructura**

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #1: Incluir árboles, sombra e iluminación de alta calidad en el corredor de uso mixto y la reurbanización del área de enfoque para crear lugares cómodos para caminar, explorar y quedarse.***

*Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Incluya árboles en la calle al reconstruir aceras, bordillos y canales para proporcionar sombra adicional dentro de las áreas de enfoque y a lo largo de corredores de uso mixto y otras rutas peatonales prioritarias en el Downtown y sus alrededores. Siempre que sea posible, la colocación de los árboles debe realizarse junto con el desarrollo de bajo impacto (LID) utilizando elementos como maceteros en las aceras.

#### *Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Mantener y mejorar un dosel de árboles saludable en todas las áreas residenciales del Downtown.

- Los desarrolladores deben recibir crédito para el mantenimiento de los árboles y los requisitos de paisajismo para plantar y mantener con éxito los árboles en la calle que sean lo suficientemente grandes como para dar sombra a las aceras. Esto contribuirá a temperaturas de caminata más cómodas en los vecindarios, así como en las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto del Downtown.
- Las franjas de plantación deben conservarse o agregarse entre las calles y las aceras y utilizarse para plantar árboles que puedan proporcionar sombra dentro de los vecindarios.

#### *Estrategia 1.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Fomentar el arte público, murales, paisajes verdes con enredaderas o paredes verdes en entornos altamente urbanos del downtown, como el Área de Inversión del Centro del Downtown, donde las paredes en blanco dan a una calle secundaria. Esta estrategia contribuirá a crear un entorno de paisaje urbano más cómodo mientras promueve una escala más humana a lo largo de los frentes con fachadas en blanco.

#### *Estrategia 1.4 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Mejorar el alumbrado público en el centro del Downtown y en los vecindarios y distritos adyacentes.

- El alumbrado público es importante en el downtown, especialmente en áreas de enfoque y corredores de uso mixto por las mismas razones que se valora en las áreas del vecindario, principalmente para que las personas se sientan seguras y visibles por la noche.
- El alumbrado público en áreas de enfoque y corredores de uso mixto también puede contribuir al carácter único de cada área con iluminación/postes decorativos y puede servir para resaltar que un cierto conjunto de segmentos de calle o un nodo de uso mixto en una intersección particular es especial, con una iluminación adicional diseñada intencionalmente para complementar el carácter del lugar y fomentar el uso nocturno.
- A medida que se realizan inversiones para implementar el Plan Maestro de Alumbrado Urbano de San Antonio, el alumbrado público se debe instalar en nodos comerciales de uso mixto seleccionados dentro de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto identificados en este Plan donde la combinación de usos, servicio de tránsito y densidad apoyar usos peatonales activos en la noche.

#### *Estrategia 1.5 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Utilice iluminación decorativa y otros tratamientos para peatones para alentar las conexiones peatonales a través de IH-10, IH-35 e IH-37 en los vecindarios adyacentes.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #2: Conectar mejor los diversos servicios culturales en todo el Downtown utilizando rutas nuevas y existentes que alojen a peatones, ciclistas y otros dispositivos de movilidad personal.***

### *Estrategia 2.1 (Asociaciones, Inversión)*

Establezca una red cultural que proporcione conexiones entre muchos de los bienes y servicios culturales existentes dentro del Centro Regional del Área de Downtown y vecindarios adyacentes en las áreas del plan comunitario del oeste y del plan comunitario del este, áreas en el Plan del Centro Regional del Área de Downtown como San Pedro Springs y el corredor cultural de Broadway y las misiones históricas de San Antonio.

- Priorizar un trayecto principal y luego conectarlo a bienes y servicios culturales adicionales con extensiones y estímulos derivados del trayecto principal de la Red Cultural.

### *Estrategia 2.2 (Inversión)*

Cree una mejor señalización y orientación dirigiendo a las personas entre los senderos y vías fluviales y el nivel de la calle del downtown.

### *Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Asegúrese de que el nivel de la calle de los edificios a lo largo del San Antonio River y San Pedro Creek sean activos y acogedores.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #3: Desarrollar conexiones más fuertes con las características que definen el carácter y otras áreas fuera del downtown al abordar las barreras creadas por la infraestructura principal.***

### *Estrategia 3.1 (Asociaciones, Inversión)*

Reduzca el impacto del bucle de la autopista incorporando una mejor iluminación, arte, espacios públicos y otros medios para activar lo que normalmente son espacios oscuros y poco atractivos.

- Se deben priorizar los proyectos que mejoren y activen los pasos inferiores con arte público, iluminación mejorada y otros servicios. Los cruces de peatones y bicicletas deben ser seguros y cómodos.
- El desarrollo adyacente a las carreteras debería aprovechar mejor la adyacencia para activar las áreas.

### *Estrategia 3.2 (Inversión)*

Mejorar los cruces de ferrocarril, especialmente para peatones y ciclistas.

- Las mejoras viales en los cruces ferroviarios deberían proporcionar una mayor definición del derecho de paso y mejores servicios para peatones y bicicletas siempre que sea posible.

### *Estrategia 3.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Asegúrese de que los cruces de las carreteras principales sean frecuentes y estén diseñados para optimizar la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta en el Downtown.

- Las ubicaciones de cruce, especialmente a lo largo de las carreteras principales, deben priorizarse para mejoras a fin de reducir las distancias de cruce, priorizar a los peatones, integrar las características de identidad y puerta de enlace, y mejorar la comodidad y la seguridad en general.

### *Estrategia 3.4 (Regulación y política, asociaciones, inversión)*

Consolidar y/o enterrar los servicios públicos por encima del suelo a medida que ocurran nuevos desarrollos y reurbanizaciones

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #4: Promover un sentido de comunidad más fuerte dentro de todas las áreas del Centro Regional del Área de Downtown con espacios de reunión comunitarios nuevos y mejorados.***

*Estrategia 4.1 (Regulación y políticas, asociaciones, inversión)*

Continuar invirtiendo en parques y plazas existentes para hacerlos atractivos y acogedores para todos los usuarios potenciales.

- Las mejoras deben incluir la suma de instalaciones de baños públicos, además de lugares para sentarse, sombra, quioscos y otros servicios, para garantizar que se satisfagan las necesidades humanas básicas y crear lugares atractivos y atractivos.

*Estrategia 4.2 (Regulación y políticas, asociaciones, inversión)*

Integrar nuevos espacios de reunión comunitaria en proyectos de mejora pública.

- Se deben priorizar las oportunidades para agregar espacio adicional de reunión comunitaria a la mitad sur del Centro Regional del Área de Downtown.

*Estrategia 4.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Fomentar la incorporación de espacios de reunión comunitaria de acceso público en proyectos de desarrollo privado.

*Estrategia 4.4 (Regulación y políticas, asociaciones, inversión)*

Asegurar que los paisajes urbanos incorporen elementos interactivos que permitan a los niños jugar.

- Los espacios que permiten que los niños se entretengan de manera segura, con murales o juegos pintados en el pavimento, mobiliario de calle creativo y árboles de sombra, también son espacios agradables y acogedores para que los adultos ocupen y pueden servir como un recordatorio de que Downtown es un vecindario.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #5: Activar los callejones para mejorar la comodidad y seguridad de los peatones mientras celebra la forma urbana única del Downtown con paseos íntimos, patios y plazas.***

*Estrategia 5.1 (Asociaciones, Inversión)*

Incorporar arte e iluminación en los callejones para hacerlos más atractivos y celebrar el carácter único de diferentes edificios y cuadras dentro del downtown.

*Estrategia 5.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Trabajar para coordinar horarios y explorar la consolidación de la eliminación de basura, entregas y otros usos de callejones para permitir la activación temporal o permanente de callejones con mesas, sillas y otros muebles y servicios.

*Estrategia 5.3 (Regulación y Políticas)*

Evaluar la red de callejones para identificar uno o más que deben mejorarse para reforzar la conectividad peatonal dentro del Centro del Downtown. En algunas zonas bajas, se han utilizado uno o más callejones para complementar la red peatonal donde otras conexiones en la calle o en el camino

están limitadas o carecen. En estos casos, las comunidades han invertido en mejoras de paisaje y paisaje para hacer que el callejón o callejones sean aún más atractivos y legibles como un corredor peatonal prioritario.

***Recomendación de Servicios e infraestructura #6: Construir mejoras de drenaje e integre las funciones de administración de aguas pluviales para mejorar la calidad del agua y reducir el riesgo de inundación en el Downtown.***

*Estrategia 6.1 (Asociaciones, Inversión)*

Identificar oportunidades para mejorar la infraestructura verde cuando las calles, callejones y otras propiedades públicas se mejoren y/o reconstruyan en todo el Centro Regional del Área de Downtown.

*Estrategia 6.2 (Asociaciones, Inversión)*

Fomentar técnicas de Desarrollo de Bajo Impacto en la planificación del sitio, diseño y paisajismo de proyectos de desarrollo privado.

***Recomendación de Servicios e infraestructura #7: Ofrecer opciones más convenientes a los residentes que desean alimentos saludables.***

*Estrategia 7.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

El plan de uso futuro del suelo del downtown fue creado para dar cabida a un importante crecimiento de la población y el empleo, que a su vez debería respaldar las tiendas de comestibles de servicio completo adicionales. Las decisiones posteriores sobre el uso del suelo en el futuro deberían apoyar oportunidades adicionales de compra de comestibles.

*Estrategia 7.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Apoyar fuentes alternativas de alimentos saludables, como una tienda de comestibles cooperativa local, mercados de agricultores, jardines comunitarios y jardines en viviendas, negocios, escuelas y lugares de culto.

## **Implementación – Vivienda**

***Recomendación de Vivienda #1: Continuar utilizando tierras públicas subutilizadas para apoyar el crecimiento de la vivienda, proporcionar opciones de vivienda accesible y catalizar nuevos desarrollos en áreas de enfoque y corredores de uso mixto.***

*Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas)*

Identificar los terrenos de propiedad pública infrautilizadas que se pueden utilizar para catalizar la reurbanización adicional y el desarrollo de viviendas con un enfoque en las parcelas dentro de las áreas de enfoque.

*Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas)*

Mantener la propiedad del suelo o el control a largo plazo o la influencia de las tierras públicas utilizadas para el desarrollo de viviendas catalíticas y viviendas accesibles cuando sea posible. Utilizar los arrendamientos de suelos, los acuerdos/convenios de desarrollo, las restricciones de escrituración, la corporación de instalaciones públicas y la duración de las restricciones de ingresos para mantener y preservar la accesibilidad y el control a largo plazo de los activos de suelos públicos.

*Estrategia 1.3 (Asociaciones)*

Colaborar con socios locales de vivienda para solicitar interés de desarrollo en sitios de propiedad pública para crear productos de vivienda necesarios en el Área del Downtown, que incluyen (pero no se limitan a) viviendas accesibles, viviendas para estudiantes, viviendas para personas de la tercera edad, viviendas de transición para personas sin hogar y otras.

***Recomendación de Vivienda #2: Apoyar el crecimiento de la vivienda en el área del Downtown creando una diversidad de opciones de vivienda en áreas de uso mixto y albergando viviendas adicionales en vecindarios y áreas de transición a través del diseño sensible al contexto y la repoblación a pequeña escala.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas)*

Continuar utilizando y revisando periódicamente la Política de Incentivos de Vivienda del Downtown (CCHIP) para ayudar a catalizar el desarrollo de viviendas, especialmente viviendas de alta densidad en áreas regionales de uso mixto y áreas de enfoque identificadas y corredores de uso mixto.

*Estrategia 2.2 (Asociaciones)*

Colaborar con UTSA, Alamo Colleges Districts y otros proveedores de educación para estimar las necesidades futuras de alojamiento para estudiantes y desarrollar una estrategia para crear opciones de alojamiento para estudiantes que sean accesibles para los estudiantes en el Downtown.

*Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas)*

Identificar oportunidades y eliminar barreras para vecindarios existentes para albergar viviendas adicionales al permitir lotes más pequeños, unidades de viviendas accesorias y tipos de viviendas de densidad media (por ejemplo, dúplex, viviendas tipo townhome) cuando sea apropiado, particularmente en áreas de transición entre vecindarios residenciales de baja densidad establecidos y más altos. vecindarios de densidad.

***Recomendación de Vivienda #3: Apoyar el Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio mediante el desarrollo de metas específicas del Downtown para proporcionar una mayor diversidad de viviendas y aumentar la disponibilidad de unidades de vivienda accesible.***

*Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas)*

Desarrollar una meta para la cantidad de nuevas unidades de vivienda accesibles para las viviendas que ganan menos del 80 por ciento del Ingreso Medio del Área (AMI) creado en el Centro para 2030. Esforzarse por el 20% de las nuevas unidades, según los niveles de incentivos de CCHIP, hasta alcanzar una meta formal Ha sido establecida.

*Estrategia 3.2 (Inversiones)*

Utilizar y promover el uso de los Bonos de Mejoramiento de Vecindarios existentes y futuros para crear nuevas unidades de vivienda accesible que coincidan con las necesidades identificadas en el Marco de Políticas de Vivienda.

*Estrategia 3.3 (Regulación y Políticas)*

Crear un esfuerzo conjunto entre el Departamento de Servicios de Vecinales y de Vivienda y la Oficina de Desarrollo del Downtown para atraer desarrollos de vivienda con unidades accesibles e implementar las estrategias del Marco de Políticas de Vivienda en el Centro.

***Recomendación de vivienda #4: Abordar proactivamente los impactos del nuevo desarrollo en los vecindarios existentes y los residentes vulnerables al desplazamiento.***

#### *Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas)*

Desarrollar e implementar de manera proactiva un plan para abordar el desplazamiento involuntario de residentes existentes en el Downtown y los vecindarios adyacentes.

#### *Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas)*

Identificar una estrategia y herramientas financieras que puedan ayudar a mitigar los impactos de los aumentos en el valor de las propiedades en los impuestos a la propiedad y otros impactos de la escalada de los valores de la propiedad para los propietarios de viviendas de bajos ingresos o propietarios en ingresos fijos.

## **Implementación – Desarrollo Económico**

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #1: Invertir y aprovechar el crecimiento del UTSA Downtown Campus.***

#### *Estrategia 1.1 (Asociaciones)*

Trabajar con el UTSA Downtown Campus para identificar estrategias para abordar conjuntamente la suma de servicios y servicios que el Campus necesitará para adaptarse al crecimiento futuro, incluidos, entre otros, viviendas orientadas a los estudiantes, servicios comerciales y minoristas, necesidades de movilidad, administración de lugares urbanos y seguridad y estacionamiento.

#### *Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas)*

Identificar cambios al Código de Desarrollo Unificado (UDC) para apoyar el Plan Maestro del Campus y el desarrollo asociado. Explore la necesidad de pautas de diseño para ayudar a crear un carácter unificado para el desarrollo dentro y alrededor del campus.

#### *Estrategia 1.3 (Asociaciones)*

Atraer de manera proactiva al área del campus actividades de investigación corporativa relacionadas con las áreas de investigación que ocurren en el UTSA Downtown Campus. Ayude a formar asociaciones estratégicas con los sectores universitarios, públicos, privados y sin fines de lucro para aumentar la comercialización de la investigación a través de datos compartidos, acuerdos de propiedad intelectual y abordar las barreras tecnológicas en el área y la región.

### ***Recomendación de Desarrollo Económico #2: Hacer del Downtown una ubicación privilegiada para la creación de nuevas empresas, el empleo tecnológico y la innovación.***

#### *Estrategia 2.1 (Asociaciones)*

Trabajar con las empresas de Downtown y la Fundación de Desarrollo Económico de San Antonio para desarrollar una estrategia promocional para las empresas de tecnología, las agencias de apoyo y las oportunidades de empleo de Downtown para atraer trabajadores tecnológicos a San Antonio.

#### *Estrategia 2.2 (Asociación, Inversión)*

Crear un centro de comercialización de investigación e incubación de negocios cerca del UTSA Downtown Campus y del Downtown Tech Corridor en coordinación con socios regionales de tecnología e investigación y UTSA. Crear espacios de trabajo accesibles y accesibles para negocios nuevos y en crecimiento al proporcionar el laboratorio necesario, el espacio de prueba, los espacios de fabricantes, el espacio del programa de capacitación y los espacios de co-oficina. Ubicar los servicios de apoyo

comercial de la Ciudad en o cerca del centro para reducir las barreras a la formación de negocios y aumentar el acceso a los recursos.

#### *Estrategia 2.3 (Asociación, Inversión)*

Invertir e implemente estrategias desarrolladas para el downtown que se están creando como parte del programa de asociaciones Innovation Zones Smart Cities, SmartSA.

#### *Estrategia 2.4 (Regulación y Políticas)*

Incentivar e invierta en la creación de nuevos espacios de oficinas en el downtown con un enfoque en aumentar la cantidad de diseños de oficinas flexibles y de trabajo conjunto que apoyen a las pequeñas y crecientes empresas mediante el uso de suelos y activos públicos subutilizados, exenciones de tarifas, expansión de la reducción de impuestos para facilitar el desarrollo de nuevos edificios, programas maestros de arrendamiento y otros recursos de desarrollo económico.

***Recomendación de Desarrollo Económico #3: Apoyar y hacer crecer las actividades de organizaciones y negocios de entretenimiento, arte y cultura en el Downtown.***

#### *Estrategia 3.1 (Asociaciones)*

Trabajar con el arte, la cultura y las atracciones e instituciones históricas del Downtown para crear eventos y programas regulares, como eventos de puertas abiertas, para aumentar el conocimiento de las atracciones del Downtown.

#### *Estrategia 3.2 (Inversiones)*

Utilizar arte comisionado localmente en la creación de lugares y la designación de áreas de enfoque a través de instalaciones dentro de las áreas identificadas en el Plan Marco de Infraestructura y Servicios.

#### *Estrategia 3.3 (Asociaciones, inversiones)*

Atraer nuevas empresas y apoye las empresas existentes basadas en el arte, el entretenimiento y la cultura.

***Recomendación de Desarrollo Económico #4: Guiar de manera proactiva el crecimiento del turismo y las actividades de los visitantes en el Downtown para generar nuevas oportunidades para la expansión general de la actividad económica del Área del Downtown.***

#### *Estrategia 4.1 (Asociaciones)*

Ampliar las instituciones existentes de educación hotelera y atraer más, ofertas de cursos, programas y programas de pasantías dentro del centro. Explorar la creación de oportunidades educativas aplicadas dentro de los hoteles del centro en relación con proveedores de educación hotelera locales y nacionales.

#### *Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas)*

Trabajar con las partes interesadas del downtown para identificar estrategias para abordar las barreras para el desarrollo de usos no hoteleros y soluciones de estacionamiento en colaboración para permitir el desarrollo de terrenos del downtown actualmente utilizados para estacionamiento.

#### *Estrategia 4.3 (Asociaciones)*

Identificar oportunidades para atraer y aumentar la presencia y el número de eventos turísticos repetibles en conjunto con el Centro de Convenciones Henry B. Gonzalez, Hemisfair y otras instituciones del área para aumentar la conciencia del área central del Downtown y aumentar las visitas.

***Recomendación de Desarrollo Económico #5: Continuar invirtiendo tiempo y recursos en la administración del crecimiento del Downtown y asociarse con organizaciones de administración de lugares urbanos existentes y nuevas para guiar y mantener las inversiones públicas.***

*Estrategia 5.1 (Asociaciones)*

Identificar una estrategia y una organización para servir como una organización de administración de lugares urbanos para el UTSA Downtown Campus y cerca del área de Westside. Alinear los mecanismos de financiamiento público, como un distrito de mejora pública, para apoyar la creación y el mantenimiento de espacios públicos en el área del campus del centro.

*Estrategia 5.2 (Asociaciones)*

Identificar estrategias y asociaciones para apoyar la administración de lugares urbanos y la activación de espacios públicos dentro de las Áreas de enfoque 3 (Alamodome y St. Paul Square) y el Área de enfoque 5 (LoneStar Brewery, EPICenter) a medida que continúa la urbanización de estas áreas.