atlas

Condiciones Existentes

PLAN DEL CENTRO REGIONAL DE MIDTOWN

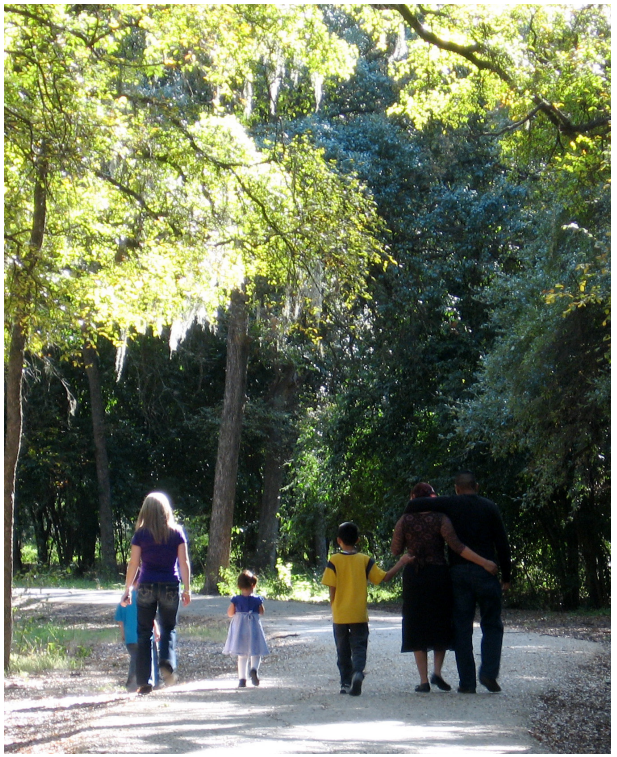
Resumen del Proyecto SA Tomorrow

Para 2040, se espera que la población del Condado de Bexar se incremente por aproximadamente 1 millón de personas, 500,000 nuevos trabajos y 500,000 nuevas unidades de vivienda. La planificación para este crecimiento y los próximos 25 años es una tarea compleja y puede ser incierta. Sin embargo, San Antonio planifica audazmente. Se están solucionando los problemas complejos y tomando las decisiones difíciles porque "continuar con lo habitual" no es suficiente. La planificación actual asegura que nuestra gran Ciudad capture la clase de crecimiento y desarrollo económico que es compatible con la visión comunitaria del futuro, y brinde beneficios para todos los residentes, actuales y futuros. SA Tomorrow fue creado para implementar la visión SA2020, e incluye tres planes complementarios: el Plan Integral actualizado, el Plan de Sustentabilidad y el Plan de Transporte Multimodal. Estos planes trabajan en conjunto para orientar a la Ciudad hacia un crecimiento inteligente y sustentable.

Los planes de SA Tomorrow preparan a la comunidad para el crecimiento poblacional y laboral esperado, y ayudan a comprender cómo será el crecimiento y cómo afectará nuestras vidas diarias. Con un área relativamente fija disponible para el desarrollo futuro, el crecimiento poblacional y laboral esperado afectará la calidad general de vida y la habitabilidad de la comunidad. También nos preguntamos si es momento de expandir los límites o enfocarse en el desarrollo dentro del alcance actual de la Ciudad. Para tener éxito y solucionar verdaderamente los desafíos a largo plazo de San Antonio, es necesario, como comunidad, solucionar los problemas complejos que surjan desde una evaluación honesta de los desafíos de la comunidad y declarar claramente las medidas a tomar para lograr la visión comunitaria del futuro. Muchas de estas difíciles elecciones provienen del hecho de que las tendencias actuales han resultado en sistemas y patrones de desarrollo que son insostenibles o que producen resultados contrarios a las visiones y metas declaradas por la comunidad.

Revertir décadas de viejos hábitos y cambiar los sistemas arraigados es difícil. Los tres Planes SA Tomorrow para toda la Ciudad comenzaron el proceso para San Antonio. Ahora, trabajamos en geografías más específicas en toda la Ciudad para implementar recomendaciones de políticas y patrones de crecimiento requerido por SA Tomorrow. Estos planes de Sub-Área, incluyendo Centros Regionales, Áreas Comunitarias y Corredores, solucionarán una gran variedad de desafíos incluyendo usos del suelo, transporte y movilidad, parques, senderos y espacios abiertos, estrategias de desarrollo económico y de viviendas, infraestructura y diseño urbano. Este Atlas ayuda a catalogar las condiciones existentes importantes más relevantes para el Plan del Centro Regional del Área de Brooks. Junto a una gran campaña de opinión pública, investigación de mejores prácticas, análisis y asesoramiento de expertos técnicos, estos hallazgos servirán como importante información para las recomendaciones del plan y prioridades de implementación e inversión.

LEARN
EXPLORE



Resumen del Proyecto SA

Resumen del Proyecto

- Visión y Planes para toda la Ciudad 6
- Planificación de Sub-Área SA Tomorrow 7

Resumen del Área de Proyecto

- Ubicación del Área del Plan 10
- Historia del Área del Plan 11
- Principales Referencias, Vecindarios e Instituciones 12

Perfil Demográfico y Económico

- Población y Vivienda 14
- Empleo 16
- Desarrollo Comercial e Industrial 16

Planes Previamente Adoptados 18

Mapa y Análisis de las Condiciones Existentes

- Sistemas Naturales 20
- Distritos Existentes 22
- Uso del Suelo 24
- Transporte y Movilidad 28
- Servicios y Acceso 32
- Inversiones Públicas 34

Oportunidades Preliminares 36

Planes y Visión para Toda la Ciudad

SA2020

La visión SA 2020 se originó en una serie de foros públicos en 2010 con el fin de desarrollar metas para mejorar San Antonio para el año 2020. El proceso fue un esfuerzo de visión comunitario orientado por un comité de dirección de líderes y representantes comunitarios. Además, miles de residentes de San Antonio participaron en el proceso de visión, que culminó en un detallado informe, publicado en 2011, que estableció una visión estratégica para el futuro de San Antonio. La visión de SA2020 proporcionó una gran base para los tres planes SA Tomorrow, reflejando el deseo de la comunidad por apoyar el desarrollo económico y nuevos trabajos, adoptando al mismo tiempo artes, educación, salud y cultura comunitaria.

Visión 2040 de VIA

Visión 2040 fue un proceso impulsado por la comunidad para actualizar el Plan Integral de Transporte a Largo Plazo de Tránsito Metropolitano VIA hasta el año 2040 y desarrollar la visión regional para el futuro del transporte público. El proceso de planificación Visión 2040 se realizó al mismo tiempo que SA Tomorrow e identifica varias soluciones de tránsito para atender a las áreas más ocupadas y dinámicas de actividad, vivienda y empleo de la región. El plan presenta varios métodos de transporte y desarrolla sistemas alternativos para comprender cómo el tránsito podría afectar la región. Con la participación comunitaria, Visión 2040 trabajará para evaluar todas las alternativas e identificar un sistema de plan preferido que cumpla las necesidades de tránsito actuales y futuras.

SA Tomorrow Plan Integral

El Plan Integral SA Tomorrow soluciona desafíos interconectados y presentes en toda la Ciudad. Como visión a largo plazo para San Antonio, el Plan brinda orientación estratégica para la toma de decisiones y la inversión comunitaria. Quizás la tarea más importante realizada por la comunidad al crear este Plan Integral fue determinar dónde dirigir y animar el crecimiento, y hacerlo de manera que proteja los recursos vitales históricos, culturales, sociales y naturales.

De orientarse adecuadamente, el flujo esperado de nuevos residentes y trabajos beneficiará a la Ciudad y todos los residentes. La planificación permite dirigir el crecimiento de manera consistente con la visión y metas comunitarias para el futuro. El Plan Integral brinda un marco general para la forma física de San Antonio. Detalla cómo los centros regionales, corredores y vecindarios trabajarán en conjunto para crear el San Antonio ideado para las próximas décadas. Además, los 12 tipos de lugares prototipo ofrecen ejemplos de modelos de desarrollo sobre los cuales construir y proteger los activos comunitarios actuales y futuros, mientras se crean lugares que son habitables, inclusivos y sustentables.

La orientación política en el Plan Integral se basa en nueve Elementos del Plan que solucionan desafíos como; patrones de crecimiento de la Ciudad, transporte, vivienda, competitividad económica, recursos naturales y medio ambiente, ejército, y preservación histórica y patrimonio cultural, entre otros. Cada capítulo de Elemento del Plan incluye un resumen de los problemas y desafíos clave específicos del elemento y brinda una serie de metas y políticas que establecen la dirección de respuesta o solución de desafíos de la comunidad, antes de involucrarse la Ciudad.

SA Tomorrow Plan de Sustentabilidad

El Plan de Sustentabilidad se enfoca en tres pilares de sustentabilidad (económico, ambiental y social) y es el camino a seguir por la comunidad y el gobierno municipal para lograr la visión general de un San Antonio sustentable como comunidad inclusiva y justa con una economía próspera y un ambiente saludable. El Plan de Sustentabilidad destaca siete áreas de enfoque y cinco temas transversales. Cada área de enfoque tiene su propia visión, resultados, estrategias y mediciones de éxito. Los temas transversales identifican y destacan las prioridades clave. Además, estos temas transversales fueron considerados e integrados en cada uno de los componentes y elementos principales del Plan Integral SA Tomorrow y el Plan de Transporte Multimodal.

SA Tomorrow Plan de Transporte Multimodal

El Plan de Transporte Multimodal es un plan dinámico, equilibrado y pensado a futuro para todos los métodos de transporte, incluyendo automóviles, tránsito público, bicicletas y peatones. Indica la estrategia de transporte de la Ciudad y sirve como herramienta para analizar las prioridades de transporte que mejor cumplan las metas comunitarias. La Ciudad colaboró con interesados, agencias socias y la comunidad en general para desarrollar un plan que se base en y ponga en práctica las metas y políticas del Plan Integral SA Tomorrow, incorpore todos los métodos de transporte, y recomiende un sistema de transporte sustentable, seguro y eficiente que pueda sostener a los nuevos residentes, viviendas y empleos esperados para la comunidad durante las próximas décadas.

Planificación de Sub-Área de SA Tomorrow

Programa de Planificación Integral

El Programa de Planificación Integral (CPP) es el enfoque y proceso coordinado de la Ciudad para planificación. Brinda el fundamento y las metas para los esfuerzos de desarrollo a largo plazo de la Ciudad y contiene tres componentes principales de servicio: Capacidad de Construcción, Planificación Integral, e Implementación. El proceso de SA Tomorrow identificó varias modificaciones a implementarse al CCP, incluyendo nuevos enfoques de planificación y geografías. La intención de la jerarquía modificada es asegurar que la planificación en todos los niveles se complete en San Antonio de forma eficiente y efectiva con participación y aceptación significativa de vecindarios, propietarios de viviendas y empresas, agencias socias, grandes instituciones y otros interesados clave.

Aunque el Plan Integral es el documento de planificación y política general para la Ciudad, existen otros cuatro niveles de planificación, incluyendo: Planes Regionales (desarrollados en colaboración con agencias socias para orientar los servicios regionales y multi-jurisdiccionales y/o inversiones en infraestructura); Planes Funcionales para toda la Ciudad (dirigen los componentes especializados de planificación como transporte, desarrollo económico, vivienda, recursos naturales y sustentabilidad); Planes de Sub-Área (brindan estrategias detalladas para geografías específicas, como centros regionales, corredores y grupos de vecindarios, adhiriéndolos al plan de mayor nivel); y Planes Específicos (solucionan geografías de menor escala y se enfocan en la implementación).

El Plan del Centro Regional del Área de Brooks que aborda este Atlas forma parte del programa de planificación de Sub-Área detallado en la siguiente sección.

Planificación de Sub-Área de San Antonio

Desde la adopción del Plan Integral en agosto de 2019, el Departamento de Planificación trabaja con comunidades para crear planes de Sub-Área para los 13 Centros Regionales y las 17 Áreas Comunitarias que en conjunto cubren la totalidad de la Ciudad de San Antonio.

Los Centros Regionales son unos de los principales elementos de construcción de la forma de la Ciudad de San Antonio y un enfoque del esfuerzo general de SA Tomorrow. Aunque la mayoría de las ciudades cuentan con uno o dos grandes centros de empleo, San Antonio tiene 13. Esto crea desafíos y oportunidades. Un Principio Organizativo principal del Plan Integral de la Ciudad es enfocar el crecimiento hacia estos Centros Regionales, construyendo sobre el patrón existente de desarrollo. Son ideados como nuevos "lugares" para vivir, trabajar y jugar. Cada centro es diferente y su desarrollo será influenciado por sus usos actuales. Sin embargo, muchos centros están bien posicionados para desarrollar dinámicos sitios de uso mixto. Ofrecen una variedad de opciones de vivienda y rango de precios, permiten una mayor densidad y cuentan con servicios que beneficiarán a los residentes y trabajadores del centro. San Antonio debe enfocar sus estrategias de inversión e infraestructura en apoyar y potenciar la identidad única y los activos de cada centro.

Las Áreas Comunitarias conforman el resto de San Antonio fuera de los Centros Regionales. Estas áreas conforman muchos de los vecindarios existentes, agrupados por geografía, historia, desafíos y oportunidades en común. Al dirigir activamente una mayor proporción del crecimiento hacia los Centros Regionales, se busca limitar los efectos del crecimiento en vecindarios estables existentes. Sin embargo, las ciudades y vecindarios evolucionan constantemente.

Es necesario planificar para adaptar y potenciar el cambio para todos los residentes actuales y futuros al crear vecindarios completos y comunidades que proporcionen toda la gama de servicios, una variedad de opciones de vivienda y transporte, y oportunidades de empleo, compras, educación y recreación.

Los Planes de Centro Regional y Área Comunitaria solucionarán los siguientes asuntos basándose, en parte, en las condiciones existentes identificadas en este Atlas: Uso del Suelo; Parques y Espacios Abiertos; Desarrollo Económico; Vivienda; Movilidad e Infraestructura; Creación de Lugares y Diseño Urbano; y Prioridades de Política e Inversión.

SA Tomorrow
Corredores SA

Corredores SA es un esfuerzo colaborativo para ayudar a establecer el futuro de la Ciudad de la forma más equitativa, sustentable y eficiente posible. Es uno de los primeros pasos para implementar SA Tomorrow como también el plan Visión 2040 de VIA, ambos de los cuales identificaron corredores en áreas donde es apropiado concentrar el crecimiento futuro. Los objetivos de Corredores SA coinciden y soportan los esfuerzos en curso de planificación de Sub-Área. El plan desarrolla un mapa del uso futuro del suelo recomendado y planifica 12 áreas de corredores, respetando los planes existentes de áreas pequeñas y vecinales, mientras ayuda a implementar SA Tomorrow. Además, Corredores SA recomienda regulaciones e incentivos adecuados para lograr la visión de SA Tomorrow de crecimiento y desarrollo económico alrededor de las inversiones en tránsito VIA, y ayuda a integrar nuevos y más tipos de desarrollo que apoyan el tránsito y atienden una variedad de deseos e ingresos.

Tres Tipos de Centros Regionales

Los 13 centros regionales se agrupan en tres categorías conforme al análisis de sus condiciones existentes, características únicas y posibles capacidades de crecimiento. Es importante notar que no son lugares homogéneos. Aunque cubren grandes áreas, cada uno incluye varios tipos de lugares, formas urbanas y usos del suelo.

Centros de Actividad

Estas áreas tienen grandes concentraciones de gente y trabajos en un ambiente de uso mixto. Deberían ser transitables por peatones y estar bien conectadas mediante varios tipos de transporte y tránsito. Deberían tener una mezcla balanceada de empleos y viviendas, y contener servicios que sirvan a residentes, trabajadores y empleadores dentro de los centros y también en toda la Ciudad. Muchos albergan las instituciones educativas, culturales y de entretenimiento.

Centros de Logística/ Servicios

Estas áreas cuentan con mayor conectividad para el transporte de bienes y personas incluyendo transporte aéreo, cargas/ferrocarriles y por carretera. Se posicionan como puntos de partida para las exportaciones e importaciones de la Ciudad. Estos centros cuentan con grandes áreas coordinadas de usos únicos, y núcleos concentrados de uso mixto, con más empleos que residentes. Proporcionan bienes y servicios para apoyar a las empresas y residentes adyacentes al centro.

Centros de Usos Especiales

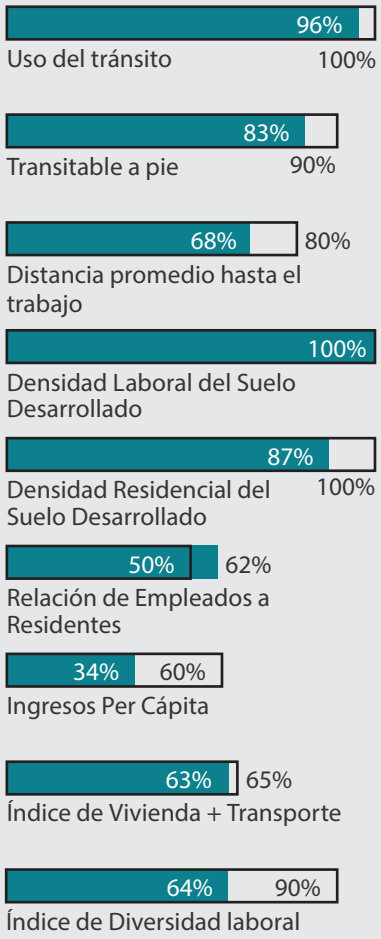
Estas áreas cuentan con grandes empleadores, instituciones y/o concentraciones de tipos similares de empleo. Estos centros suelen requerir una barrera o separación para separar sus actividades especializadas de las áreas adyacentes. Contienen principalmente empleadores y servicios de apoyo.

Los Centros Regionales conforman los elementos fundamentales del futuro de la Ciudad. Con el fin de utilizar su potencial para absorber el crecimiento previsto para San Antonio, es necesaria una visión clara y un plan estratégico para cada uno. Estos planes de centro regional deben perfeccionar los límites de cada centro, identificar áreas de cambio y estabilidad, y desarrollar un detallado plan de uso del suelo que priorice mejoras a la infraestructura, políticas y programas. Aunque estos centros deberían promover el desarrollo de mayor densidad y uso mixto, no todas las áreas dentro de un centro regional se recomiendan para este tipo de crecimiento. Por ejemplo, los distritos históricos existentes y distritos de preservación son algunos de los mejores activos de la Ciudad, y las políticas de desarrollo deberían protegerlos. Los planes de centros regionales deben respetar estas áreas especiales al definir las oportunidades de desarrollo.

Perfil del Área del Centro Regional

PERFIL DEL CENTRO REGIONAL DE MIDTOWN

Puntuaciones actuales y anheladas



Fortalezas: El área de Midtown tiene una alta concentración de empleos y viviendas en un entorno peatonal.

Población (estimación de 2015): 10,302

Viviendas (estimación de 2015): 4,380

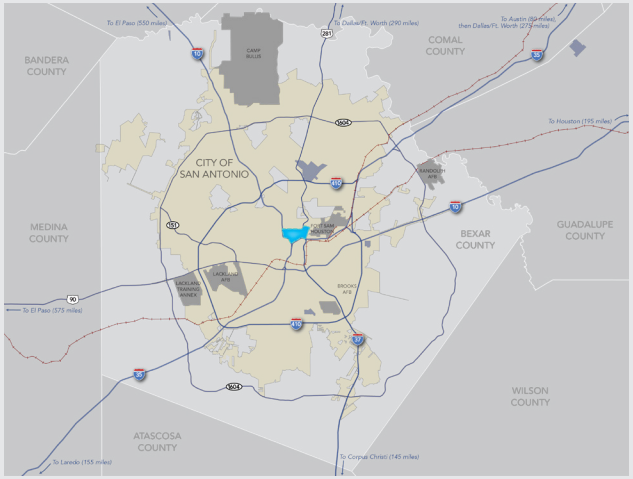
Relación de Unidades de Vivienda Unifamiliares a Multifamiliares: 1.00

Empleos (estimación del 2013): 16,950

Principales Industrias (por empleo): Salud, Educación, Servicios de Transporte

Acres: 1,190

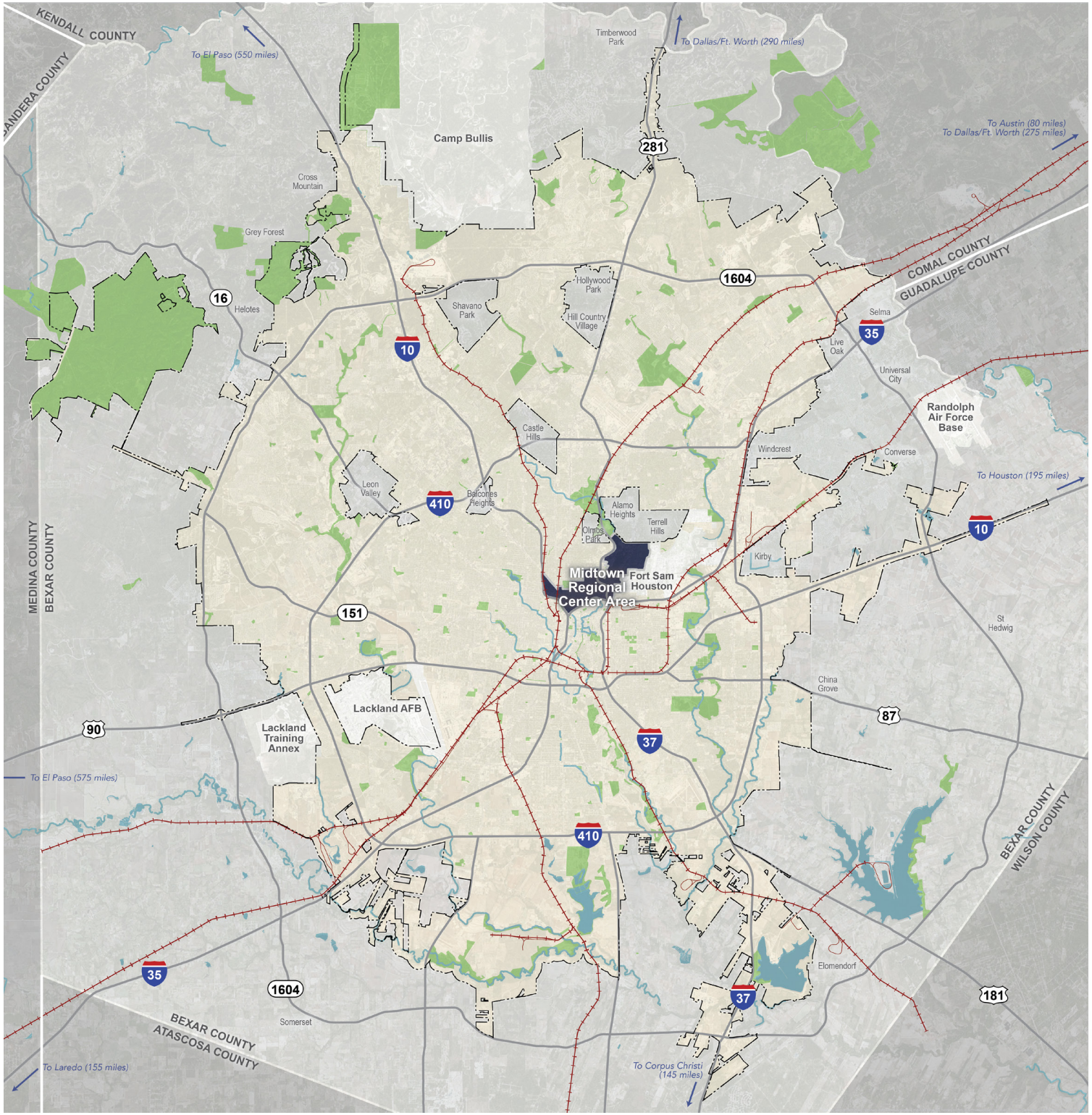
Acres Desarrollados: 1,110



Ubicado entre el centro y los vecindarios históricos al norte, Midtown es el nexo de vida, trabajo y ocio en el centro de San Antonio. Gracias a Brackenridge Park, San Pedro Springs Park, San Antonio College y a la reurbanización de la cervecería Pearl, Midtown atrae cada vez más desarrollo residencial multifamiliar y negocios en industrias creativas. Broadway es una arterial principal que conecta Downtown con Midtown y los vecindarios al norte, promete convertirse en un importante corredor cultural en San Antonio.

Tareas a Futuro: El área de Midtown se beneficiará de una mayor diversidad de empleos, particularmente aquellos que ayudan a aumentar los ingresos de los residentes del área.

El renovado Fred Meyer en el vecindario Uptown de Portland, Oregon, añadió un borde de calle activo con tiendas y restaurantes adicionales en un antiguo estacionamiento.



SA TOMORROW

Centro Regional del Área de Midtown

UBICACIÓN DEL PLAN

LEYENDA

- Límites de la Ciudad
- Autopista Principal
- Línea de Ferrocarril
- Parque o Espacio Abierto
- Masa de Agua

0 1.25 2.5 5 Millas

MIG

Historia del Centro Regional del Área de Midtown

Los Nativos Americanos probablemente usaron esta área por varios miles de años antes de la exploración europea, y estaban presentes cuando los exploradores y colonos españoles comenzaron a llegar en los siglos XVI y XVII. El primer asentamiento permanente de San Antonio, un presidio y una misión, probablemente fueron fundados en 1718 cerca de San Pedro Springs, aunque no hay evidencia de su ubicación exacta. Cuando el asentamiento se trasladó más al sur en la década de 1720, los manantiales continuaron proporcionando agua a la nueva comunidad. En las décadas de 1720 y 1730 los españoles construyeron acequias para transportar agua hacia el sur desde San Pedro Springs y el Río San Antonio para el riego y el uso doméstico. South Flores Street, en el barrio de Five Points, recorre una de estas acequias.

Brackenridge Park y San Pedro Springs Parks fueron originalmente protegidos como espacios abiertos en la segunda mitad del siglo XIX, y comenzaron a tomar la forma y configuración de lo que ahora podría ser reconocido como un parque a principios de siglo.

Las áreas de Midtown fueron cultivadas y pastoreadas hasta que a fines de 1800 comenzó el desarrollo residencial con algunas de las primeras líneas de tranvías. La construcción de subdivisiones y vecindarios residenciales se trasladó a los vecindarios del norte de Midtown a principios de 1900, junto con la construcción de líneas de tranvías en muchas de las calles principales en dirección norte-sur.

Las Interestatales 35 y 10 se construyeron en las décadas de 1950 y 1960, dividiendo los vecindarios y llevando a la desinversión a medida que la economía del transporte incentivaba cada vez más el desarrollo más lejano. La revitalización lenta y esporádica de algunos vecindarios del centro de la ciudad comenzó a ocurrir en la década de 1970, aunque el deterioro continuó ocurriendo en algunas áreas hasta la década de 1990.

La historia de Midtown es extensa. Los Nativos Americanos, los misioneros del siglo XVIII, los inmigrantes de las Islas Canarias, las familias de la era de 1920, y algunos de los grandes organizadores de San Antonio, todos vivieron aquí y formaron una comunidad.

Infraestructura e Instituciones de Midtown

Principales Referencias e Infraestructura

La gente de Midtown se orienta en el entorno utilizando un sinnúmero de edificios, parques, calles y otras características distintivas y reconocibles. Hay varios puntos de referencia importantes en Midtown que son visibles desde algunas direcciones a varias cuadras de distancia. Los edificios de más de seis pisos incluyen:

- Los Apartamentos de The Broadway, AT&T Building, 4001 N. New Braunfels Apartments, y los Condominios de 200 Patterson cerca de Hildebrand y Broadway
- The Texas Capital Bank Building at E Mulberry and US 281
- El Edificio de Texas Capital Bank en E Mulberry y la US 281
- Hotel Emma entre Karnes Street y Río San Antonio
- The Aurora Apartments junto a Crockett Parque
- Metropolitan Methodist Hospital and HEB Cypress Tower east and south of Crockett Park
- The Moody Learning Center at San Antonio College
- Villa Tranchese Apartments
- Park View Apartments (fuera del área del plan)
- El Downtown Skyline (fuera del área del plan)

Si bien no es tan alto, el Templo Beth-El en Ashby y Belknap y el Scobee Planetarium en San Antonio tienen rasgos de domo únicos y reconocibles.

La principal infraestructura visible incluye: las autopistas interestatales 10, 35 y 281, el Río San Antonio y San Pedro Springs Creek Rand, parques de importancia regional, incluyendo el San Pedro Springs Park (fuera del área de planificación) y el Brackenridge Park.

Vecindarios e Instituciones

Los vecindarios dentro de Midtown son Mahncke Park, Westfort Alliance, una pequeña parte de Government Hill, Tobin Hill, Five Points y St. Ann's/Uptown. Las Asociaciones Vecinales organizan y abogan dentro de cada vecindario. Las personas que viven en los diferentes vecindarios que rodean el Área de Planificación también sienten profundas conexiones con los lugares y experiencias de Midtown.

Otras organizaciones cívicas, culturales y de base que tienen raíces en Midtown son, entre otras:

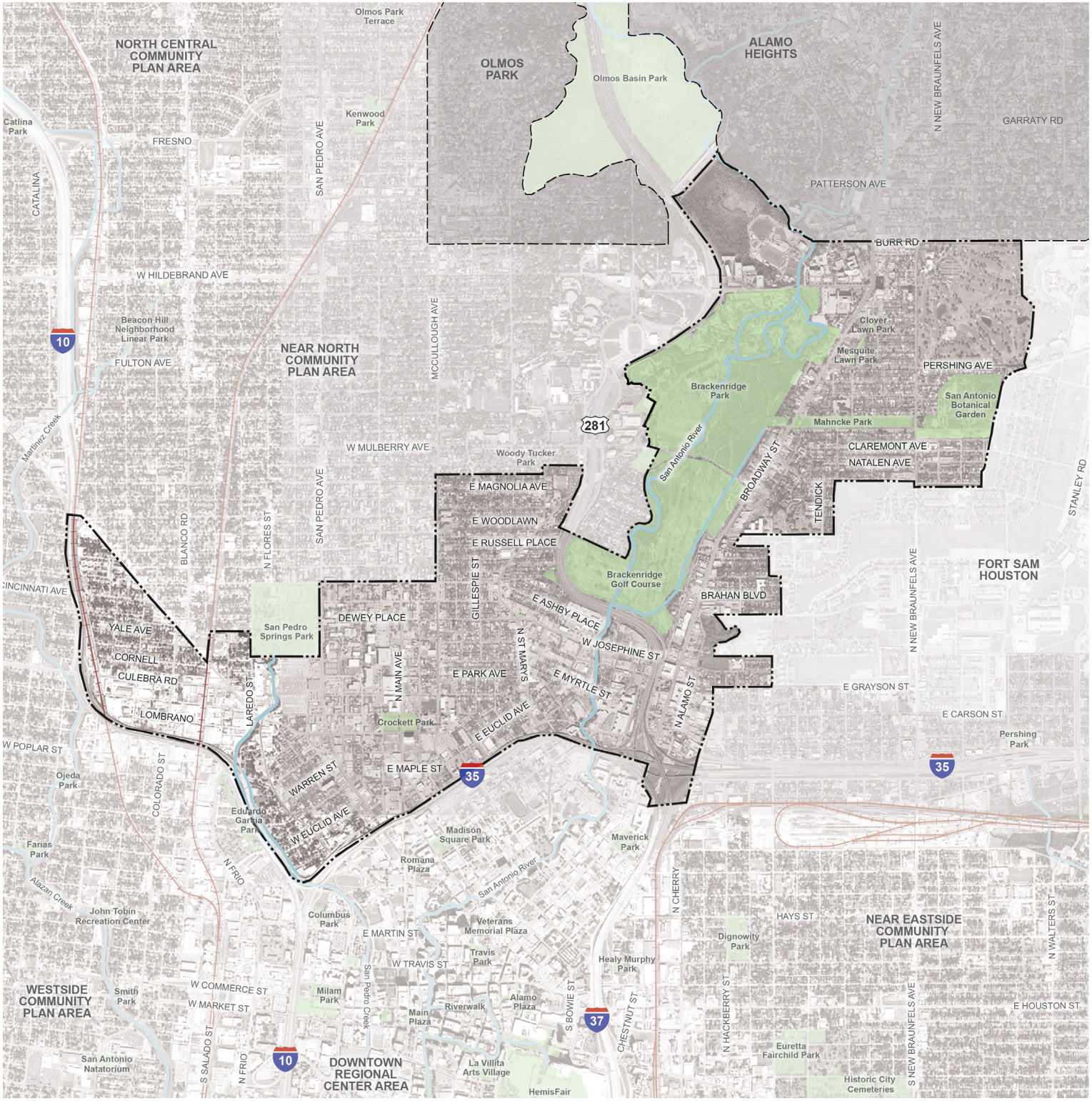
- Brackenridge Park Conservancy
- Pan American Golf Association
- Esperanza Peace and Justice Center
- North St. Mary's Business Association
- St. Anne's Church
- Temple Beth-El
- Metropolitan Community Church Refugee and Immigrant Center for Education and Legal Services

Las principales instituciones que limitan con el área de Midtown son Ft. Sam Houston y Trinity University; y las que están dentro de Midtown son las siguientes:

- University of the Incarnate Word
- San Antonio College
- The Witte Museum
- The Doseum
- El Jardín Botánico
- El Zoológico de San Antonio
- Metropolitan Methodist Hospital
- VIA Metropolitan Transit
- San Antonio River Authority
- Sistema de Agua de San Antonio

El Hotel Emma es una institución de referencia en el Distrito de Pearl.

El campus principal de 154 acres de la University of the Incarnate World se encuentra en el distrito de Midtown Brackenridge.



Centro Regional del Área de Midtown

ÁREA DE ESTUDIO

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Línea de Ferrocarril
- Parque o Espacio Abierto
- Corriente de Agua

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

Perfil Demográfico y Económico

Midtown experimentó un descenso de población entre 2000 y 2010, sin embargo, se recuperó gracias a una importante reurbanización y revitalización de la zona. Los residentes de esta área tienden a vivir en hogares más pequeños, son mayores de edad que el promedio de la Ciudad y el MSA, y es mucho más probable que sean inquilinos. El crecimiento residencial aumentó significativamente en los últimos 5 a 7 años, impulsado por la reurbanización de la Cervecería Pearl. El crecimiento comercial y de oficinas ha comenzado a responder a la reinversión en el área, especialmente en el corredor de Broadway Street, sin embargo el éxito del área de Pearl y de downtown ha llevado las presiones de desarrollo a los vecindarios al norte y al este.

En general, el Centro Regional de Midtown:

- Experimentó un crecimiento significativo de la población y de los hogares desde el 2010 tras una década en la que el total poblacional y de hogares disminuyó. Como resultado, la población de Midtown era de hecho la misma en el 2016 que en el 2010 a pesar del crecimiento reciente.
- Tiene, en promedio, una población de mayor edad y hogares más pequeños que la región, con muchos más hogares de una persona o no familiares, y un porcentaje significativamente más alto de hogares de alquiler.
- Tiene una amplia diversidad de tipos de vivienda con vecindarios históricamente unifamiliares, casas antiguas convertidas en edificios de unidades múltiples, y un influjo de nuevos y grandes edificios de apartamentos y casas tipo townhome.
- Tiene grandes empleadores que sostienen el área, incluyendo el San Antonio College y el Metropolitan Methodist Hospital. El área también atrajo a un grupo de firmas más pequeñas de servicios profesionales a lo largo de sus corredores arteriales, que están diversificando la base económica y empezando a estimular el desarrollo de oficinas.
- Experimentó una revitalización de sus áreas comerciales impulsada por la reurbanización de Pearl, el aumento del crecimiento de la vivienda y los cambios demográficos, lo que está atrayendo a los visitantes al área para realizar compras, comer y divertirse, e impulsando el continuo crecimiento de viviendas.

Población

Después de descender en 1,750 personas entre 2000 y 2010, el Centro Regional de Midtown vio un crecimiento anual de la población de 300 personas, una tasa de 2.2% anual entre 2010 y 2016, volviendo a la población de aproximadamente 2000 personas. El área tiene ahora una población de 14,443 habitantes. El número de hogares siguió un patrón similar, disminuyendo de 2000 a 2010 y luego aumentando en 780 hogares, a una tasa anual de 2.3% entre 2010 y 2016. La tasa de crecimiento desde el 2010 es mayor que la de la Ciudad en general, la cual creció a menos del 2% anual durante ese mismo tiempo. Las características de los hogares en el Centro Regional de Midtown difieren considerablemente de las de la Ciudad en general; los hogares de Midtown son más pequeños en promedio, con un tamaño de hogar promedio de 2.13 comparado con el promedio de la ciudad de 2.73. Adicionalmente, Midtown tiene 59% de hogares no familiares, comparado con sólo 35% en la Ciudad y 31% en el MSA, y 51% de los hogares en Midtown tienen sólo una persona, comparado con 28% en la Ciudad y 25% en el MSA.

Edad
La población de Midtown es mayor que la población regional en general; la edad media en el área es de 35.7 años, comparado con 33.7 en la Ciudad y 35.0 en el MSA, y sólo el 23% de la población es menor de 20 años, comparado con el 28% tanto en la Ciudad como en el MSA. El 26% de la población de Midtown está dentro del grupo de edad "Generación del Milenio" - aquellos nacidos entre aproximadamente 1980 y 1995 - un poco más alto que el 24% en la Ciudad y el 22% en el MSA. Midtown tiene también una concentración ligeramente mayor de adultos mayores que la región, con un 14% de la población mayor de 65 años, comparado con el 12% en la Ciudad y el 13% en el MSA.

Raza y Etnia
La población de Midtown es 68% Hispana, más alta que el 65% en la Ciudad y el 55% en el MSA, y 70% Blanca, un poco menor que el 71% en la Ciudad y el 74% en el MSA. El área tiene un puntaje de Índice de Diversidad de 72, el mismo que el de la Ciudad y el de MSA. Medido de 0 a 100, este número representa la probabilidad de que dos personas al azar en la misma área pertenezcan a diferentes razas o grupos étnicos.

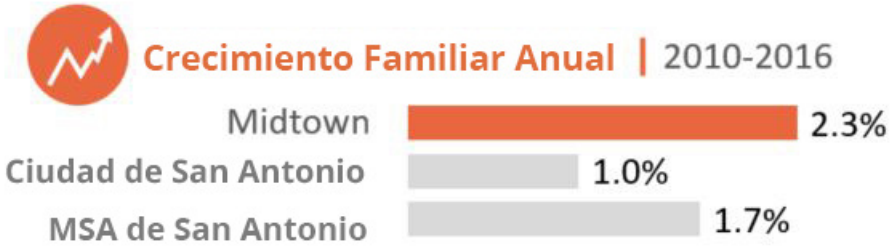
Ingresos
El ingreso per cápita en el centro de la ciudad es similar al de la región en general, sin embargo el ingreso medio y promedio de los hogares son ambos más bajos que los de la ciudad y el MSA (Tabla 1).

Educación
El nivel de educación de la población y la fuerza laboral en el Centro Regional de Midtown difiere de la región general. El área tiene una combinación diversa de residentes por niveles de educación, con concentraciones más altas que el promedio de residentes sin diploma secundario (21% de la población de 25 años o más) y residentes con un título universitario (40%). A pesar de esta diferencia en la población que vive en Midtown, la educación requerida para los trabajos en el área refleja la distribución general del Condado.

Ingreso Personal y Familiar 2016

	Midtown	Ciudad de San Antonio	San Antonio MSA
Ingresos Familiares Promedio	$30,747	$46,460	$54,186
Ingreso Per Cápita	$23,779	$23,976	$26,902
Ingreso Medio del Área	$46,903	$65,213	$74,515

Fuente:ESRI, Sistemas Econ'omicos y de Planificación



Vivienda

Mientras que los costos de vivienda promedio en Midtown son similares a los del Condado en general, los costos de los bienes nuevos son más altos que los de la región. El valor promedio de una vivienda unifamiliar está cerca de $180,000 - 110% del valor promedio del Condado de $163,000. Sin embargo, las ventas de las viviendas de repoblación construidas recientemente indican una tendencia al alza en los valores, con los nuevos productos anunciados y vendiéndose en el rango alto de $300,000 a medio de $400,000.

Se observan las mismas tendencias en los apartamentos. La tarifa de arrendamiento promedio para una unidad de apartamento está cerca del promedio del Condado, a $906 por mes o $1.11 por pie cuadrado. Los alquileres de los nuevos desarrollos (construidos en 2010 o posteriores) son mucho más altos, con un promedio de $2,137 por mes, o $2.23 por pie cuadrado. Esto es más alto que el promedio del Condado para bienes nuevos de $1,226 por mes, o $1.38 por pie cuadrado.

La composición del parque habitacional de Midtown es significativamente diferente a la de la región en general. Sólo el 40% de las unidades son viviendas unifamiliares, en comparación con el 64% tanto en la ciudad como en el MSA. El 23% de las unidades de vivienda están en estructuras de 2 a 4 unidades (comparado con sólo el 6% en la Ciudad y el 5% en el MSA). El área también tiene una proporción mucho más alta de unidades multifamiliares en comparación con la Ciudad, con el 36% de las viviendas en estructuras con 5 o más unidades, en comparación con el 26% en la Ciudad (18% en el MSA).

La titularidad de la vivienda es donde aparecen algunas de las mayores diferencias con respecto a la región; sólo el 25% de las unidades de vivienda en Midtown están ocupadas por sus propietarios y el 75% están ocupadas por inquilinos. Esto contrasta con la división de la Ciudad de 53% de propietarios y 47% de inquilinos, y la división del MSA de 61% de propietarios y 39% de inquilinos. La edad de los propietarios de Midtown es similar a la de la región en general. La tasa de vacantes en Midtown fue de 17% en 2016; aunque esto es mucho más alto que el 8% de vacantes en la Ciudad y el MSA, Midtown tiene una cantidad considerable de nuevas construcciones, casas vacantes más antiguas y casas que se usan como alquileres a corto plazo (por ej., AirBnb) que pueden influir en este valor.

El crecimiento de la población experimentado en los últimos 6 años también se refleja en el desarrollo de nuevas viviendas durante ese tiempo, en gran parte desarrollo multifamiliar. Desde 2010 se completaron nueve nuevos proyectos de apartamentos en el área, con un total de 1,491 nuevas unidades, y tres proyectos actualmente en construcción. Además, actualmente hay un proyecto de 223-unidades propuesto para el área.

Empleo

El Centro Regional de Midtown tenía 20,600 empleos en 2016. El empleo del área se basa en la atención sanitaria y los servicios profesionales. Casi el 21% del empleo en Midtown está en el Cuidado de la Salud y Asistencia Social, un porcentaje mayor al 15% en todo el Condado. El siguiente mayor sector de empleo es el de Servicios Profesionales, Científicos y Técnicos, con cerca del 13% del empleo de la zona (este sector representa el 8% del empleo del Condado). El crecimiento del empleo en esta industria en esta sub-área ha sido en gran medida en pequeñas empresas ocupando edificios existentes en los corredores arteriales. Las otras dos industrias principales son la de Alojamiento y Gastronomía, y Servicios Educativos, cada una con el 10% del empleo en el Centro (11% y 9% en el Condado, respectivamente). Los principales empleadores del área incluyen: San Antonio College; Metropolitan Methodist Hospital; y VIA Metropolitan Transit Authority

Los salarios en Midtown son similares a los del Condado en general. El 26% de los empleos tienen ingresos de $15,000 o menos, igual que en el Condado, el 34% tiene ingresos de entre $15,000 y $40,000 anuales (comparado con el 37% del Condado), y el 40% de los empleos tienen ingresos de más de $40,000 anuales, comparado con el 37% en el Condado.
Casi ningún empleado del Centro Regional de Midtown vive en el área - el 98% de los trabajadores se desplazan desde otros lugares. Sin embargo, la mayoría (más del 50%) vive cerca y viaja menos de 10 millas para ir al trabajo, y otro 29% viaja entre 10 y 24 millas.

Desarrollo Comercial e Industrial

Oficinas
El Centro Regional de Midtown tiene 2.7 millones de pies cuadrados de espacio de oficina, y el inventario aumentó en cerca de 250,000 pies cuadrados desde 2005. Las tasas de vacantes de oficina son 5.53%, más bajas que el promedio del Condado de 9.98% e indican una demanda por nuevos espacios. El alquiler de oficinas promedio de $19.31 está en línea con el promedio del Condado de $19.30, y los alquileres han aumentado a una tasa promedio de 1.7% anual desde el 2005. Ha habido 5 nuevos proyectos de oficinas construidos en el área desde el 2010, incluyendo The Lab en Pearl, totalizando 146,000 pies cuadrados de espacio nuevo, sin embargo no ha habido ningún desarrollo de nuevas oficinas en el área desde el 2013. Hay un edificio de seis pisos de oficinas a punto de comenzar la construcción en Pearl (1801 Broadway Ave.), que añadirá 120,000 pies cuadrados de espacio de oficinas nuevo.

Ventas Minoristas
El Centro Regional de Midtown tiene actualmente 1.6 millones de pies cuadrados de espacio comercial; el inventario de espacio comercial en el área se redujo en 116,000 pies cuadrados desde 2005 a pesar del crecimiento de nuevos negocios. Gran parte de las nuevas tiendas y restaurantes del área han ocupado edificios existentes por fuera de la reurbanización de Pearl y las plantas bajas de los nuevos edificios de apartamentos. Las tasas de vacantes para minoristas en el área son de 6.08%, más altas que el promedio del Condado de 4.18%,

sin embargo la renta promedio de $18.01 es mucho más alta que el promedio del Condado de $14.88. Los alquileres de tiendas minoristas en Midtown aumentaron un promedio de 4.6% por año desde 2005, lo que refleja el inventario limitado del área.

Aunque los proyectos recientes no sustituyeron el inventario perdido, ha habido 7 nuevos desarrollos comerciales en el área desde 2010, totalizando 65,500 pies cuadrados de espacio nuevo. Actualmente hay un proyecto de 7,500 pies cuadrados en construcción en el área. Los nuevos proyectos de comercio minorista en Midtown tienen un promedio de sólo 9,100 pies cuadrados.

Industrial

El Centro Regional de Midtown tiene actualmente 1.7 millones de pies cuadrados de espacio industrial; el inventario de espacio industrial en el área se redujo en 246,000 pies cuadrados desde 2005. Las tasas de vacantes para el espacio industrial en el centro de la ciudad son del 3.48%, más bajas que el promedio del 5.6% en el Condado, y los alquileres son de $6.09, más altos que el promedio del Condado de $5.25, posiblemente como reflejo del inventario limitado. Sin embargo, las rentas por espacio industrial en Midtown disminuyeron desde el 2005, a una tasa promedio de 3.7% por año. No ha habido nuevos desarrollos industriales en Midtown desde el 2010.

Hotel

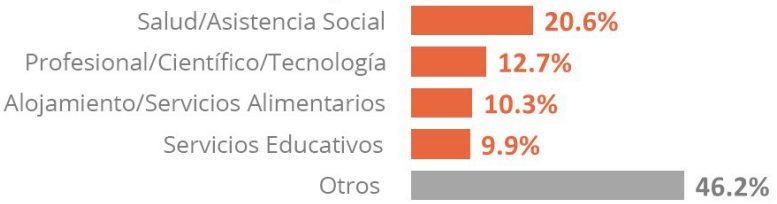
Hay 5 propiedades hoteleras en el Centro Regional de Midtown, con un total de más de 275 cuartos. Sólo 1 de estas propiedades fue construida o renovada en los últimos 5 años - el Hotel Emma en Pearl se completó en 2015, con 146 cuartos.

Mayores empleadores

San Antonio College
Metropolitan Methodist Hospital
VIA Metropolitan Transit Authority

Mayores Sectores de Empleo

Salud, Ventas Minoristas, Educación y Alojamiento



Nuevos Pies Cuadrados Comerciales desde 2020

220,000 pies cuadrados

Planes Previamente Adoptados

Planes Vecinales

El área del Plan de Vecindarios de Midtown (2000) se superpone a una parte occidental del actual Área del Plan de Midtown, pero mayormente abarca los vecindarios de Beacon Hill y Alta Vista y sus corredores comerciales al norte. El Plan de Vecindarios de Midtown hace énfasis en la conservación, mantenimiento y rehabilitación de los edificios existentes y el carácter del vecindario, tanto comercial como residencial. Soporta la mejora de los entornos peatonales, el servicio de tránsito de alta capacidad y el desarrollo de uso mixto en Fredericksburg road, a la vez que preserva las fachadas de los edificios comerciales. La Instalación de VIA Metropolitan Transit está designada como de uso mixto, y el área industrial al sur de Culebra está designada como Industrial en el mapa de uso futuro del suelo. El Plan Vecinal de Five Points (2009) enfatiza la conservación del parque habitacional diverso existente. El Plan Vecinal de Five Points imaginó el desarrollo comercial en San Pedro y Cypress con estacionamiento en la parte trasera, y edificios escalados y orientados para fomentar el caminar. El Plan presta más atención a N. Flores Street, dando prioridad a los proyectos de creación de espacios y paisajes urbanos y a las designaciones de uso futuro del suelo para fomentar el desarrollo de uso mixto de uno a dos pisos en N. Flores Street.

El Plan Comunitario de Tobin Hill (2008) designó el uso futuro del suelo para áreas expansivas a un desarrollo de uso mixto, mientras que retuvo las designaciones residenciales de densidad baja y media para las áreas unifamiliares, dúplex y tríplex existentes en la porción central del área del plan y entre St. Mary's y la Autopista 281 al norte de Josephine. Las cuadras del lado este de San Pedro, a ambos lados de St. Mary's, y McCullough fueron designadas como uso mixto de densidad baja. Otras áreas fueron designadas como de uso mixto de alta densidad. El Plan Comunitario de Tobin Hill incluye extensas recomendaciones de infraestructura en soporte de una red de transporte multimodal.

El área del Plan Vecinal de River Road (2006) se superpone a unas pocas parcelas incluidas en el Área del Plan de Midtown, y están designadas como comerciales en el mapa de uso futuro del suelo.

El área del Plan Vecinal de Government Hill (2010) se superpone a varias cuadras cercanas a Broadway incluidas en el Área del Plan del Midtown. El Plan designó estas manzanas como comerciales e institucionales, aunque las enmiendas subsiguientes del plan han cambiado el uso futuro del suelo de estas áreas a uso mixto.

El Plan Vecinal de Westfort Alliance (2003) enfatiza la conservación del carácter residencial del vecindario al este de Broadway con una mezcla de densidad baja y media. También enfatiza las designaciones de uso futuro de suelo residencial y pide un boulevard favorable a los peatones con usos mixtos y comerciales en Broadway.

Sin embargo, las enmiendas subsecuentes del plan han cambiado el uso futuro del suelo para la mayoría de las parcelas adyacentes a Broadway a uso mixto.

El Plan Vecinal de Mahncke Park (2001) enfatiza la preservación del carácter del vecindario, con designaciones de uso futuro del suelo para áreas residenciales que se corresponden aproximadamente con la densidad existente. El uso futuro del suelo para Broadway fue designado como comercial, aunque las enmiendas subsecuentes al plan han cambiado el uso futuro del suelo a uso mixto. Este Plan incluye amplias recomendaciones de infraestructura que soporten un sistema de transporte multimodal, incluyendo un servicio de tránsito de alta capacidad. El Plan hace múltiples referencias a proveer opciones de vivienda y transporte para personas de todas las edades, e incluye múltiples recomendaciones para conservar el carácter de vecindario residencial.

Planes Maestros de Corredor Principal, Parque y Campus

Las dos instituciones de educación post-secundaria del área, San Antonio College y la University of the Incarnate Word, no tienen planes maestros integrales actualizados para el campus.

El Plan Maestro de la TIRZ de Midtown Brackenridge (2011) incluyó recomendaciones sobre el uso futuro del suelo, el diseño del ámbito privado y público y los proyectos de infraestructura de aguas pluviales y movilidad. El Plan Maestro enfatizó la reurbanización de ocupación, el manejo ecológico de las aguas pluviales y los enlaces multimodales entre los vecindarios y los destinos clave como el Witte Museum, la University of the Incarnate Word, Brackenridge Park y el Río San Antonio. El Plan proporcionó visiones únicas para los corredores de St. Mary's, Josephine y Broadway.

El Plan Maestro de San Pedro Springs Park (BORRADOR 2013), entre otras recomendaciones, propone hacer que la esquina sureste del parque, adyacente al Área del Plan de Midtown, esté menos orientada a los automóviles y sea más natural, con un sendero perimetral completo conectado al sendero perimetral que actualmente comunica con el resto del parque.

El Plan Maestro de Brackenridge Park (2017) incluye metas y proyectos para: integrar el parque a sus alrededores; mejorar el acceso peatonal al parque y dentro del mismo; guiar el tráfico vehicular; limitar la intrusión de otros usos en el parque; limitar los usos de pago en el parque; crear corredores de vistas; y restaurar los recursos naturales, la calidad del agua y las características históricas. Muchos de los elementos del plan están directamente relacionados con la integración y las conexiones entre el parque y las áreas circundantes en el Área del Plan Midtown.

El Diseño Conceptual del Corredor Broadway (2016) creó conceptos de diseño para Broadway Avenue, desde Houston hasta Hildebrand. El concepto incluía recomendaciones para la creación y el diseño de calles multimodales y la integración del corredor con Brackenridge Park. Se propusieron conceptos únicos que incluían secciones transversales de calles y representaciones infográficas para segmentos particulares del corredor.

Planes Regionales con Recomendaciones para Midtown

El Estudio de Planificación Peatonal y de Bicicletas Regional de la MPO del Área de Alamo (2016) es un plan regional que incluye recomendaciones alternativas para mejorar los ambientes peatonales y de bicicletas en segmentos de las siguientes calles cercanas a San Antonio College: Evergreen, Ashby, Main, y San Pedro.

El Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow (2016) es un plan para toda la ciudad que incluye alternativas futuras de diseño de carreteras para segmentos de Fredericksburg Road y San Pedro Avenue en el Área del Plan de Midtown.

El Plan a Largo Plazo VIA 2040 (2016) es un plan regional que identifica múltiples futuros corredores de tránsito de alta capacidad y áreas de estaciones que incluyen porciones del Área del Plan Midtown.

El Plan Maestro de la Cuenca Superior del Río San Antonio (2013) y el Plan de Acción para la Mitigación de Riesgos (2015) incluyen estrategias de mitigación de riesgos de inundación para las áreas propensas a inundaciones en los alrededores de San Pedro Springs Creek y del Río San Antonio en el área del Plan de Midtown.

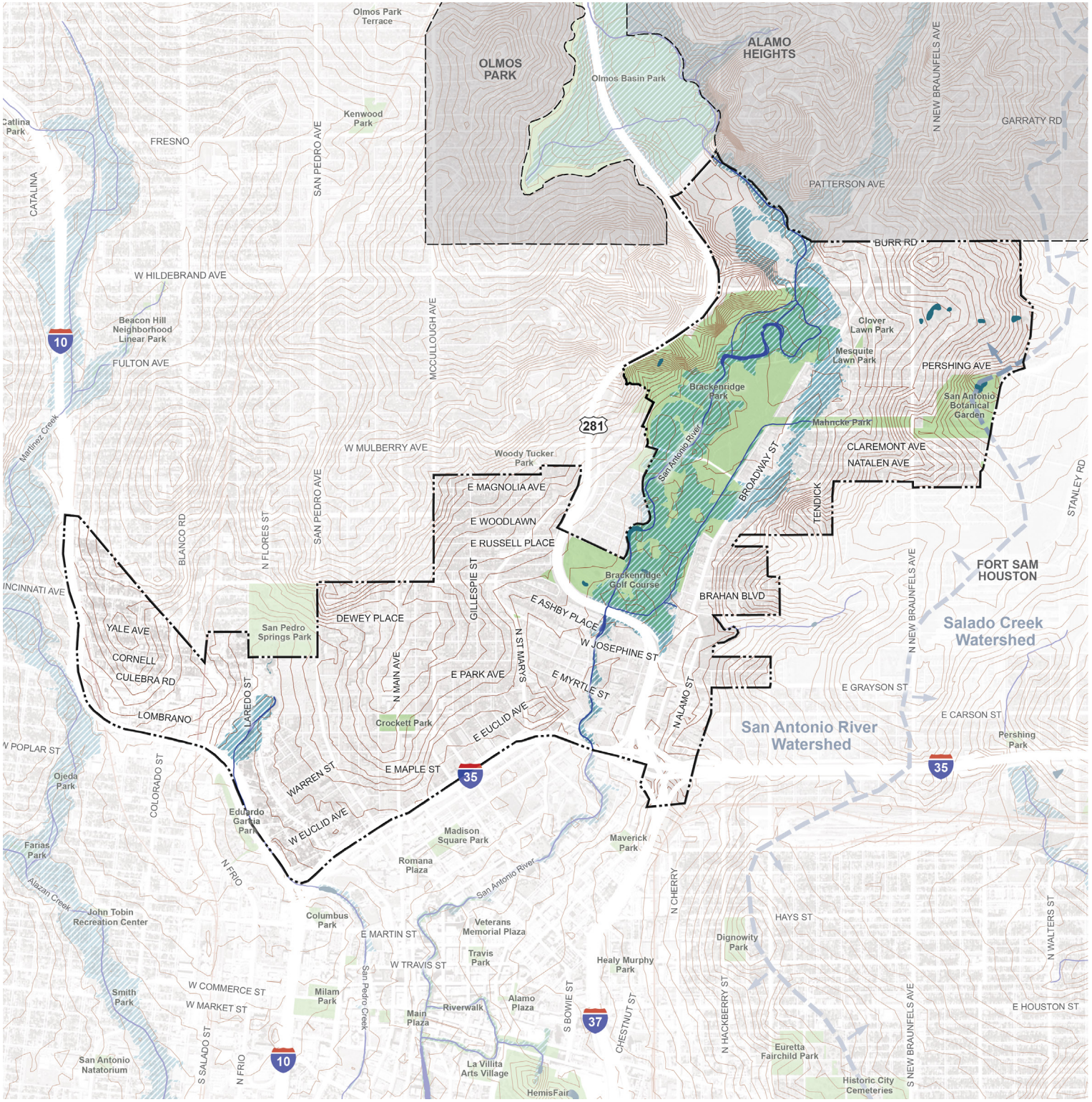
Sistemas Naturales

Los principales sistemas naturales del Área del Plan de Midtown son el Río San Antonio, San Pedro Springs Creek, y áreas de doseles arbóreos relativamente maduros en vecindarios y espacios abiertos protegidos, incluyendo un gran santuario natural de administración privada en las cabeceras del Río San Antonio.

Algunos manantiales que brotan del Río San Antonio se encuentran en el área del Plan de Midtown, al norte de Hildebrand Avenue. Desde allí el río fluye hacia el sur a través de Brackenridge Park y adyacente a Pearl antes de cruzar la I-35. El Río San Antonio en Midtown tiene un sistema muy modificado que ha sido realineado y desviado. La histórica Acequia Madre desviaba el agua para el riego y el consumo de agua. El túnel del Río San Antonio desvía parte del caudal del río por debajo del centro de San Antonio antes de volver a unirse al resto del río. Más recientemente, se restauraron algunos tramos del río para mejorar el hábitat de los peces y la vida silvestre y mitigar las inundaciones, mientras que otros tramos se modificaron para mejorar el acceso del público al río. La extensa cobertura de terreno impermeable y la falta de un gran dosel arbóreo en la cuenca impiden que el suelo y la vegetación absorban y retrasen el drenaje de la lluvia, lo que provoca inundaciones cerca del Río San Antonio y sus canales asociados, como la histórica Acequia Madre.

San Pedro Springs Creek tiene sus cabeceras inmediatamente al norte del Área del Plan de Midtown en San Pedro Springs Park. El arroyo fluye hacia el sur saliendo del parque, hacia la propiedad de VIA Metropolitan Transit, donde desemboca en una tubería antes de emerger justo al norte de Fredericksburg Road. El arroyo es visible aquí, con algún acceso público no mejorado hasta que fluye por debajo y a lo largo de la I-10 al sur de Laredo Street. San Pedro Springs Creek tiene un sistema muy modificado, pero, al igual que el Río San Antonio, tiene algunos bancos con vegetación y es un recurso importante para las Comunidades de San Antonio. San Pedro Springs Creek tiene un acceso público muy limitado y no ha recibido últimamente tanta atención como el Río San Antonio en cuanto a mejorar el acceso público y las funciones ecológicas.

Midtown tiene vecindarios antiguos y espacios abiertos protegidos donde los grandes doseles arbóreos y la vegetación han madurado durante décadas, proporcionando un hábitat urbano para la vida silvestre y las aves, limitando la exposición de las personas al calor excesivo, mejorando la salud mental y ralentizando/evaporando la escorrentía del agua pluvial, lo que a su vez reduce la necesidad o extiende la vida útil de las costosas inversiones en infraestructura de aguas pluviales “grises”. A pesar de los doseles arbóreos relativamente maduros en algunas partes de Midtown, abundan las oportunidades de contar con más doseles arbóreos y otras infraestructuras verdes que proporcionen múltiples beneficios a la comunidad a un costo reducido.



Centro Regional del Área de Midtown

SISTEMAS NATURALES

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Línea de Ferrocarril
- Parque o Espacio Abierto
- Contorno Línea Divisoria de Agua
- Líneas de Contorno de 5 pies
- Planicie de Inundación de 100 años FEMA
- Línea del Río
- Pantano y Divisiones de Agua Dulce
- Lago/Estanque de Agua Fresca

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

Distritos Existentes

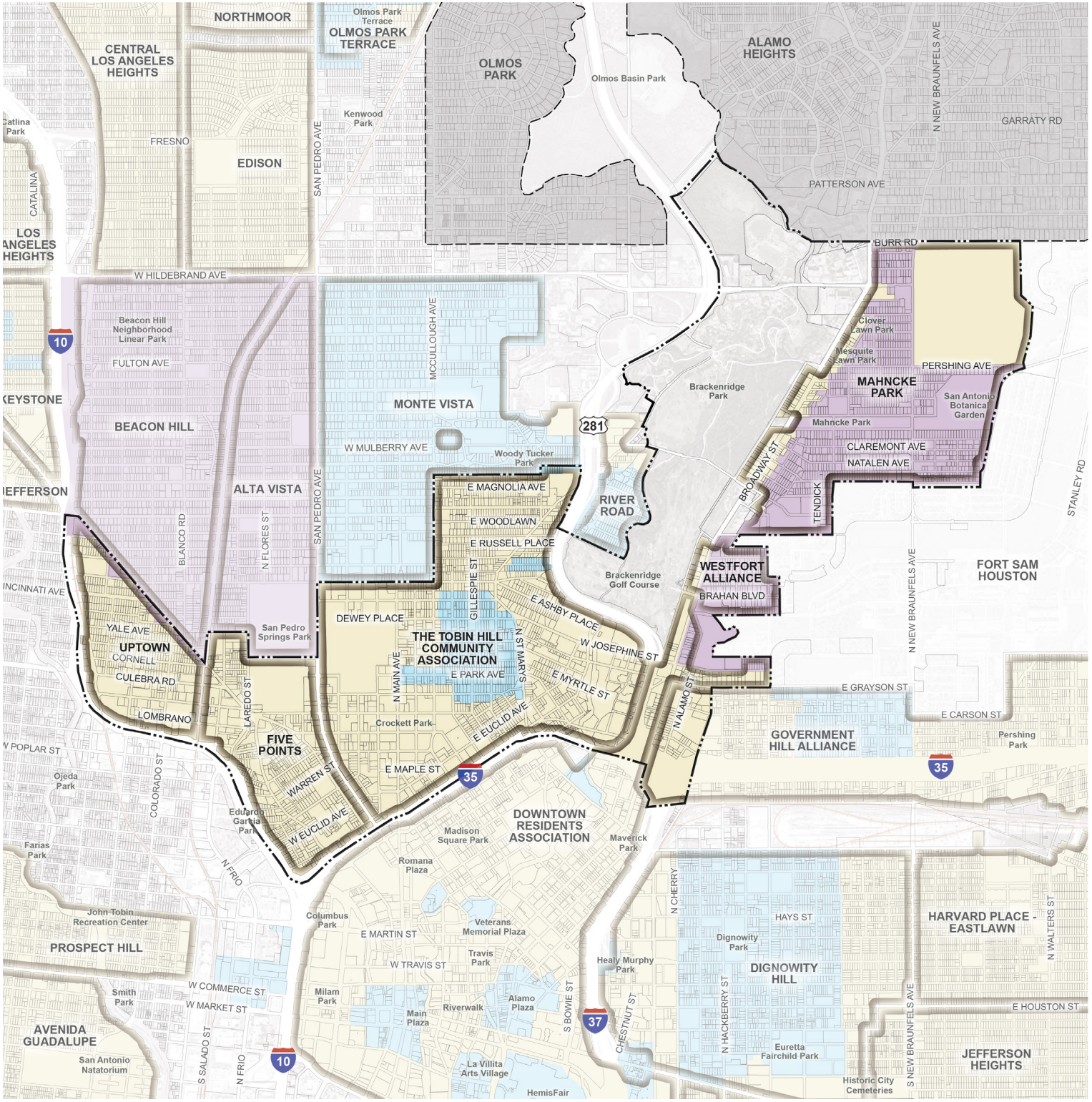
Hay diversos usos del suelo en el Área del Plan de Midtown, con cerca de un tercio del área utilizada para fines residenciales, un tercio con espacios abiertos o vacantes, y un tercio industrial, comercial o institucional. Dada la cantidad de uso institucional y comercial, algunos vecinos residenciales pueden sentir cierta presión en términos de seguridad, estacionamiento, ruido, movilidad y cambio de carácter físico.

Hay una concentración notable de negocios industriales, de depósito y distribución en la esquina suroeste del Área del Plan. Los usos comerciales tienden a concentrarse en los principales corredores de transporte. Los usos residenciales predominan entre los corredores de transporte primario y consisten principalmente en viviendas unifamiliares, dúplex y tríplex, pero también incluyen otra gama de tipos de vivienda, incluyendo edificios de apartamentos y de uso mixto con docenas o más de cien viviendas. Aunque hay ciertas concentraciones de viviendas multifamiliares, en general están relativamente dispersas por los vecindarios.

En algunas áreas se están produciendo cambios recientes y evidentes en el uso del suelo. Entre St. Mary's Street y Pearl, algunos usos industriales o de depósito se convirtieron a usos comerciales o residenciales. Los lotes vacantes y las antiguas viviendas unifamiliares y multifamiliares del vecindario están siendo convertidos en nuevas viviendas, algunas con densidades mayores y otras con densidades menores a las que existían anteriormente.

En los corredores de transporte principales como Fredericksburg Road y Broadway, se construyeron recientemente estructuras comerciales independientes de un solo piso, como una gasolinera, una tienda de teléfonos celulares y un restaurante de cadena nacional, en áreas designadas por muchos años en el mapa de uso futuro del suelo de la Ciudad como de uso mixto. Los ejemplos de usos mixtos verticales se limitan principalmente a unos pocos desarrollos recientes de tres a cinco pisos en Pearl, en Broadway cerca de Pearl, y en Main Street junto al San Antonio College.

No se ha cuantificado el estacionamiento en superficie como uso del suelo, pero representa un área relativamente grande, especialmente entre San Pedro Avenue y McCullough. Los ejemplos de estacionamiento estructurado se limitan a unos pocos lugares: en San Antonio College, el Witte Museum y los desarrollos de uso mixto vertical mencionados anteriormente.



SA TOMORROW

Centro Regional del Área de Midtown

DISTRITOS

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Parcelas
- Asociaciones Vecinales
- Distrito Histórico
- Distrito de Conservación de Vecindario

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

MIG

Uso del Suelo

El Centro Regional de Midtown se caracteriza por una combinación de usos comerciales e institucionales que se desarrollaron alrededor de enclaves residenciales históricos.

Residencial Unifamiliar
Los vecindarios constituyen menos de 1/5 del terreno del área del Centro Regional de Midtown. Muchos de los vecindarios de esta área están designados como distritos históricos, ya que fueron algunos de los primeros suburbios de la Ciudad de San Antonio. Además de las viviendas residenciales independientes, esta categoría incluye dúplex, casas con jardín y casas tipo townhome.

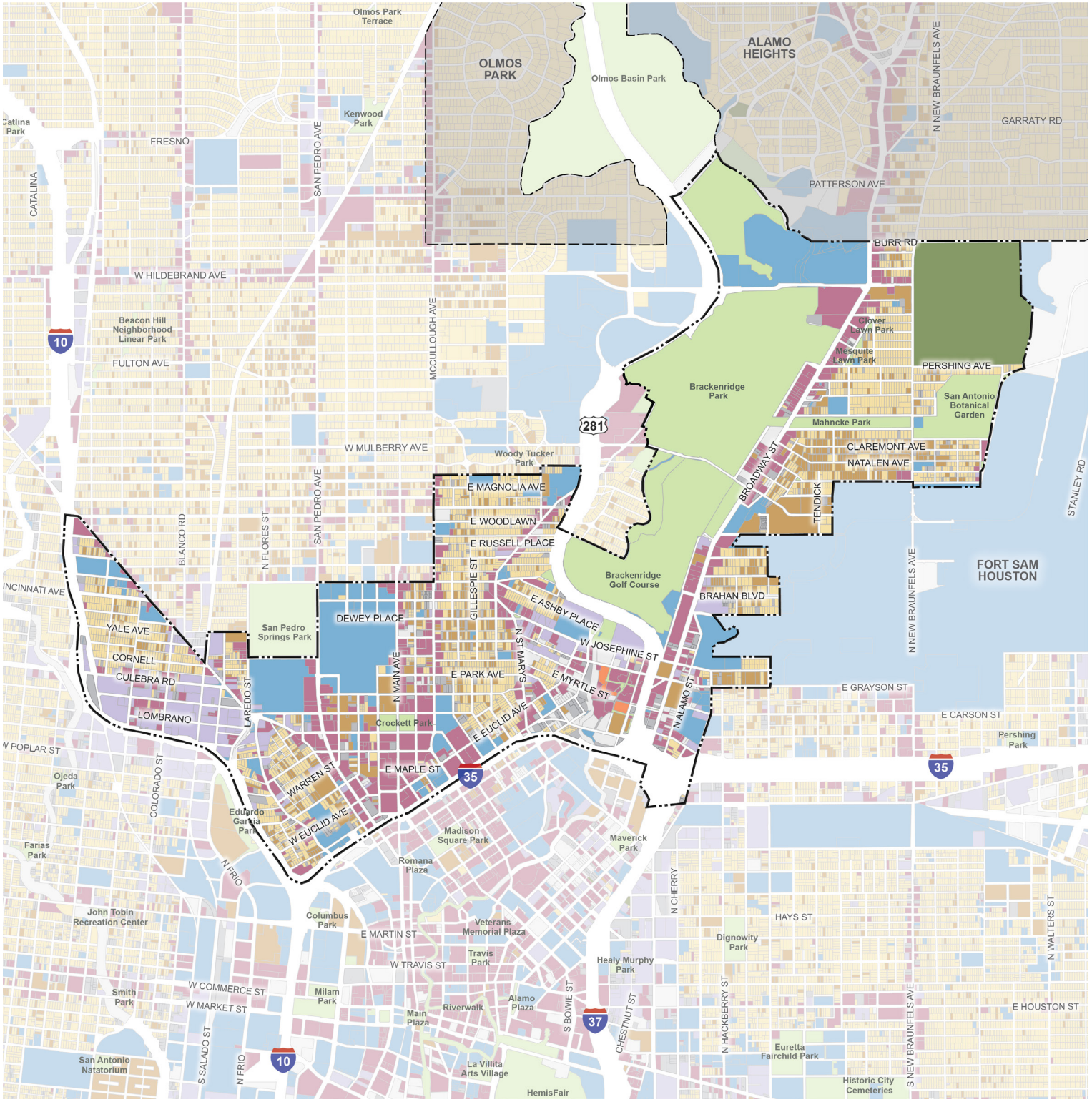
Comercial
Las propiedades designadas para uso comercial son donde generalmente se compran los bienes y servicios. Los centros comerciales, tiendas de comestibles, restaurantes, edificios de oficinas y hoteles son todos ejemplos de usos comerciales. En este centro regional, el 14% del área de terreno se utiliza para fines comerciales. North St. Mary's y Broadway están dominadas por los usos comerciales, al igual que el área que se encuentra entre la I-35 y el campus del San Antonio College.

Institucional
Los usos institucionales representan el 38% de todo el terreno del área. Los usos institucionales incluyen escuelas, universidades, iglesias, servicios sociales, instituciones culturales y servicios gubernamentales, así como servicios de salud y hospitales. Dado que los terrenos propiedad de la Ciudad de San Antonio se consideran institucionales, los parques públicos y las áreas recreativas están incluidos en esta categoría. La inclusión de Brackenridge Park y el Zoológico de San Antonio es una de las razones por las que tantos terrenos de este centro están designados para su uso institucional. Este centro también alberga dos campus: San Antonio College y University of the Incarnate Word.

Industrial
Los usos industriales incluyen la manufactura, la extracción de recursos naturales (canteras y minería), y las instalaciones de ensamblaje, distribución y almacenamiento. En la actualidad, existe un bajo porcentaje de terreno en esta zona utilizado para fines industriales. La mayor parte de la propiedad industrial en este centro se encuentra en la I-10, al oeste de Five Points.

Suelo Vacante
Los terrenos vacantes, para los propósitos de este análisis, son terrenos donde no hay mejoras verticales o que no tienen un uso asignado o ejercido. Esto no significa necesariamente que una propiedad sea desarrollable en el futuro. Algunos de los terrenos clasificados como vacantes no son desarrollables, dado que incluyen servidumbres de servicios públicos y terrenos en la planicie de inundación. Sin embargo, algunos de estos terrenos son desarrollables y podrán adaptarse al crecimiento futuro de este centro regional. Los terrenos vacantes representan el 4% del Centro Regional de Midtown.

Residencial Multifamiliar
Las propiedades residenciales multifamiliares son aquellas propiedades que tienen múltiples unidades ya sea de propiedad o alquiler por diferentes hogares. Las propiedades residenciales multifamiliares incluyen apartamentos y condominios. La cobertura similar de viviendas unifamiliares y multifamiliares en el Centro Regional de Midtown es característica de una zona urbana de mayor densidad en la ciudad, ya que un acre de vivienda unifamiliar alberga entre 4 y 6 familias, y un acre de vivienda multifamiliar normalmente alberga más de 12. A medida que esta área absorba el crecimiento y el desarrollo en el futuro, es probable que la categoría multifamiliar se expanda.



Centro Regional del Área de Midtown

USO DEL SUELO

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Derechos Públicos de Paso

Usos del Suelo

- Residencial Unifamiliar
- Residencial Multifamiliar
- Uso mixto
- Comercial
- Industrial
- Exención Fiscal Institucional y/o Total
- Parque / Espacio Abierto
- Espacio Abierto Privado
- Vacante
- Otro/No Especificado

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

Espacios Abiertos
Los Espacios Abiertos son aquellas porciones públicas y privadas del área de Midtown designadas para usos no predominantes de edificios. Típicamente son reservas, derechos de paso o áreas recreativas privadas. Los espacios abiertos incluyen campos de golf y, por lo tanto, no siempre son un hábitat natural. En Midtown, el 10% del terreno está constituido por espacios abiertos. La mayor parte de estos terrenos está compuesta por el San Antonio Country Club y el Santuario Incarnate Word's Headwaters, que protege el San Antonio Spring, cabecera del Río San Antonio.

A continuación hay un desglose de la distribución de usos del suelo en el Centro Regional del Área de Midtown:

Uso del Suelo	Porcentaje del Área
Residencial Unifamiliar	19%
Comercial	14%
Institucional	37%
Industrial	5%
Suelo Vacante	4%
Residencial Multifamiliar	10%
Espacios Abiertos	10%

Los residentes de Mehncke Park honran su historia.

Preservar y Mejorar la Calidad de Vida Residencial

- Hay una significativa concentración de usos institucionales y comerciales en esta área. Esto ejerce presión sobre los vecindarios existentes con respecto a la seguridad, la movilidad y la identidad de la comunidad.
- La iluminación, las regulaciones de estacionamiento en la calle y las aceras son importantes, así como las cercas, protecciones y transiciones son necesarias donde los usos industriales y comerciales colinden con los usos residenciales.
- Los servicios del vecindario (usos comerciales como tiendas de comestibles y farmacias en las cercanías) no existen en las partes más urbanizadas de esta área.
- Los enclaves residenciales, como los distritos y vecindarios históricos, deben continuar realizándose en esta área.

Las transiciones y la escala adecuada mejoran la sensación de los distritos y vecindarios.

Acomodar la Densidad y Crear Transiciones en el Uso del Suelo

- La mayor parte de esta área ha crecido orgánicamente durante el último siglo, como lo demuestran los vecindarios históricos y los espacios públicos icónicos.
- El desarrollo no residencial en y alrededor de los vecindarios debe mantener una escala de acuerdo con los actuales patrones de las cuadras y alturas de los edificios.
- Maximizar FAR (Relación de área de piso) y la densidad en nodos clave del área para absorber el crecimiento futuro, mientras se preservan los barrios unifamiliares de menor densidad.
- Usar las propiedades vacantes al oeste de Pearl para proporcionar una transición más gradual de densidad y para absorber el crecimiento previsto.

Los vecindarios se benefician de los usos complementarios y de soporte.

Usos Conflictivos y Alteración de la Forma y Función del Vecindario

- Cuando las áreas residenciales están demasiado marcadas por usos no residenciales que no proporcionan servicios relacionados con el vecindario, ello puede tener un impacto negativo en todas las propiedades. Le quita definición a un área y disminuye el valor de sus propiedades. En estas áreas, utilice las propiedades vacantes, no desarrolladas y disponibles para mejorar la continuidad de los usos a escala de la cuadra o del vecindario.
- Identificar la densidad preferida y los parámetros de diseño de las áreas de crecimiento clave para garantizar la máxima captación de valor y promover la identidad del distrito.

Transporte y Movilidad

Midtown tiene una red de calles histórica interrumpida por las autopistas interestatales, los ríos y algunos grandes espacios abiertos y áreas institucionales como San Antonio College, la propiedad de VIA Transit y Ft. Sam Houston. Viajar en automóvil es relativamente cómodo y conveniente, con múltiples calles colectoras norte-sur, acceso a las autopistas interestatales y amplias áreas de estacionamiento. Los residentes han señalado congestiones de tráfico indeseables en y girando en Broadway, alrededor de algunos otros destinos y fuentes de tráfico como la Escuela Primaria Beacon Hill, y la puerta de entrada a Ft. Sam Houston en Cunningham.

Hay una extensa red peatonal en Midtown, sin embargo, en algunas calles faltan por completo las aceras y se presentan las siguientes deficiencias en toda el área: falta de sombra durante el día; falta de luz por la noche; aceras estrechas; aceras deterioradas; aceras obstruidas por postes de servicios públicos; aceras adyacentes al tráfico de alta velocidad; rampas de cruce empinadas; cruces de intersección largos; y agua estancada en las intersecciones después las lluvias.

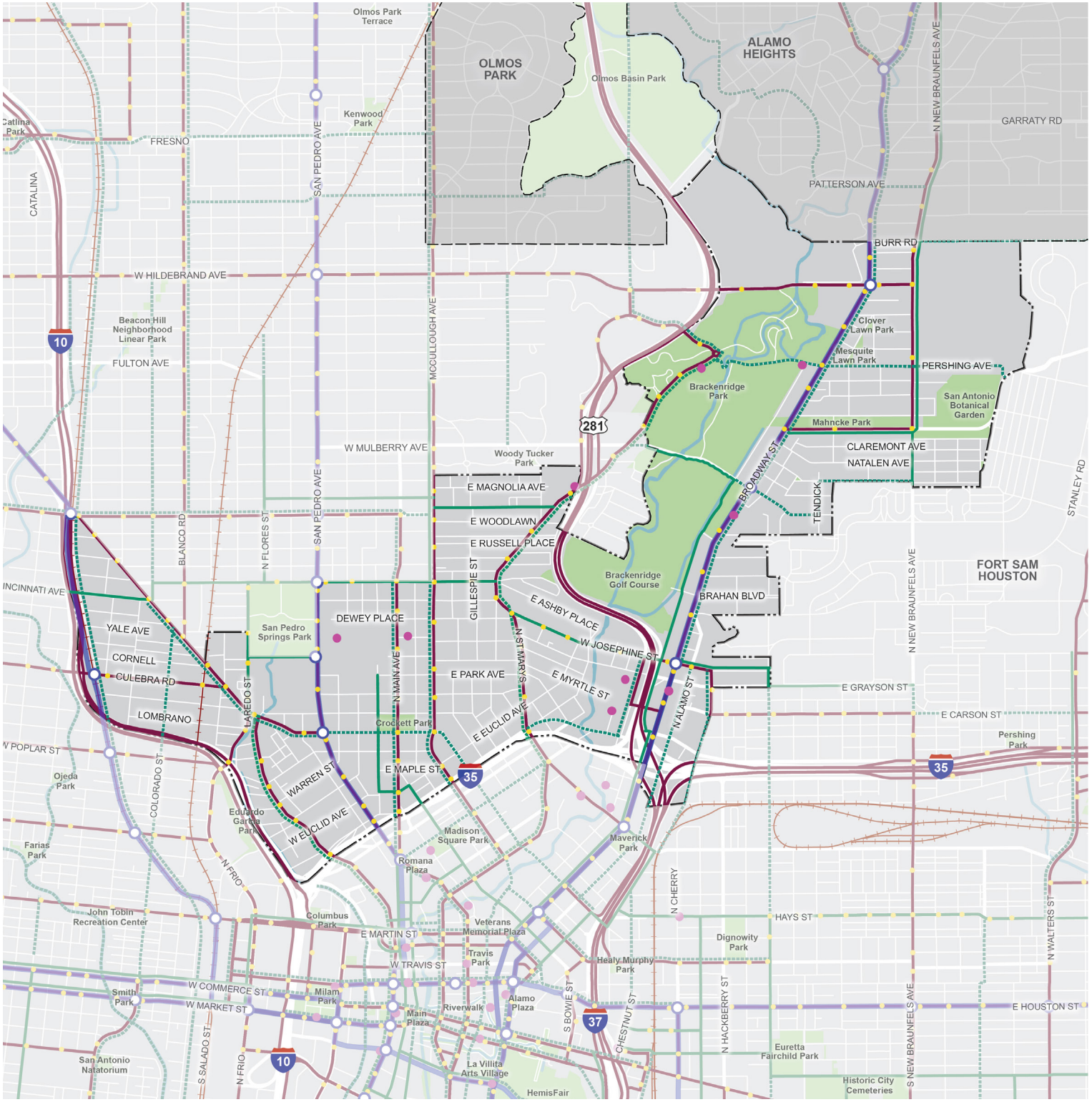
Pearl es el único lugar en Midtown con paisajes callejeros orientados a los peatones con acceso para vehículos a muy baja velocidad. El San Antonio River Walk sigue al Río San Antonio desde Downtown hasta la US 281, pero luego se desvía del río hacia el este para adaptarse al campo de golf y a las preocupaciones del vecindario. San Pedro Springs Creek es accesible para los peatones en el San Pedro Springs Park y desde un par de otros lugares. Las aceras están en las calles donde cruzan las carreteras interestatales, y son generalmente estrechas y adyacentes a los carriles de los vehículos en circulación. Hay ejemplos de cruces peatonales de autopistas atractivos entre Pearl y Broadway bajo la US 281. Los residentes de Uptown y de los vecindarios al oeste están separados de áreas con muchas instalaciones en Midtown por la I-10; dos ferrocarriles activos; cruces largos en Fredericksburg road; y cruces largos en San Pedro.

Las aceras incompletas y obstruidas son evidentes en algunas de las áreas más densamente pobladas, inclusive junto a viviendas públicas de alta densidad para adultos mayores y personas con discapacidades, entre los apartamentos de mayor densidad en el vecindario de Machnke Park, y los servicios minoristas y el acceso de tránsito en Broadway.

Hay varias rutas para bicicletas y carriles marcados en el Área del Plan, incluyendo los de Cincinnatti, Ashby, Josephine, Flores, St. Mary's y Avenue B. Estos tienden a ser carriles relativamente estrechos y desprotegidos adyacentes a los vehículos que viajan a 35 millas por hora o más, e incluyen transiciones de ruta incómodas o difíciles de navegar en algunas intersecciones. La conectividad de la ruta norte-sur no existe en el área occidental del plan cerca de Blanco y Colorado, en el área central del plan cerca de Main y McCullough, y al este de la US 281. Falta conectividad de la ruta Este-Oeste, al igual que para otros modos, en el área sur del plan.

El servicio de tránsito es relativamente extenso en Midtown comparado con otras partes de San Antonio y muchos residentes locales dependen de él y de la red peatonal para acceder a él. Sin embargo, no es cómodo, confiable o lo suficientemente rápido como para ser utilizado por la mayoría de las personas. Pronto se podrá planificar un tránsito de alta capacidad para cualquiera de las varias rutas contempladas que atraviesan Midtown.

Midtown tiene una conectividad vial sustancial de norte a sur, con múltiples calles en un área pequeña que ofrece al menos dos carriles de circulación en cada dirección. Estas incluyen la I-10; Fred Road; Blanco; San Pedro; Main; McCullough; US 281; y Broadway. Se puede mejorar el entorno peatonal, de bicicletas y de tránsito en estas calles o en sus alrededores. A medida que Midtown continúe creciendo, el movimiento entre las partes este y oeste del área del plan puede ser un desafío.



Centro Regional del Área de Midtown

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Cuadra
- Línea de Ferrocarril
- Parque o Espacio Abierto
- Corriente de Agua
- Ruta de Autobús VIA
- Parada de Autobús VIA
- Ruta LRCTP Propuesta
- Parada LRCTP Propuesta
- Sendero, Carril o Ruta Existente para Bicicletas
- Sendero, Carril o Ruta Propuesta para Bicicletas*
- Ubicación de B-Cycle

* Adquirido desde el Plan Maestro de Bicicletas 2011

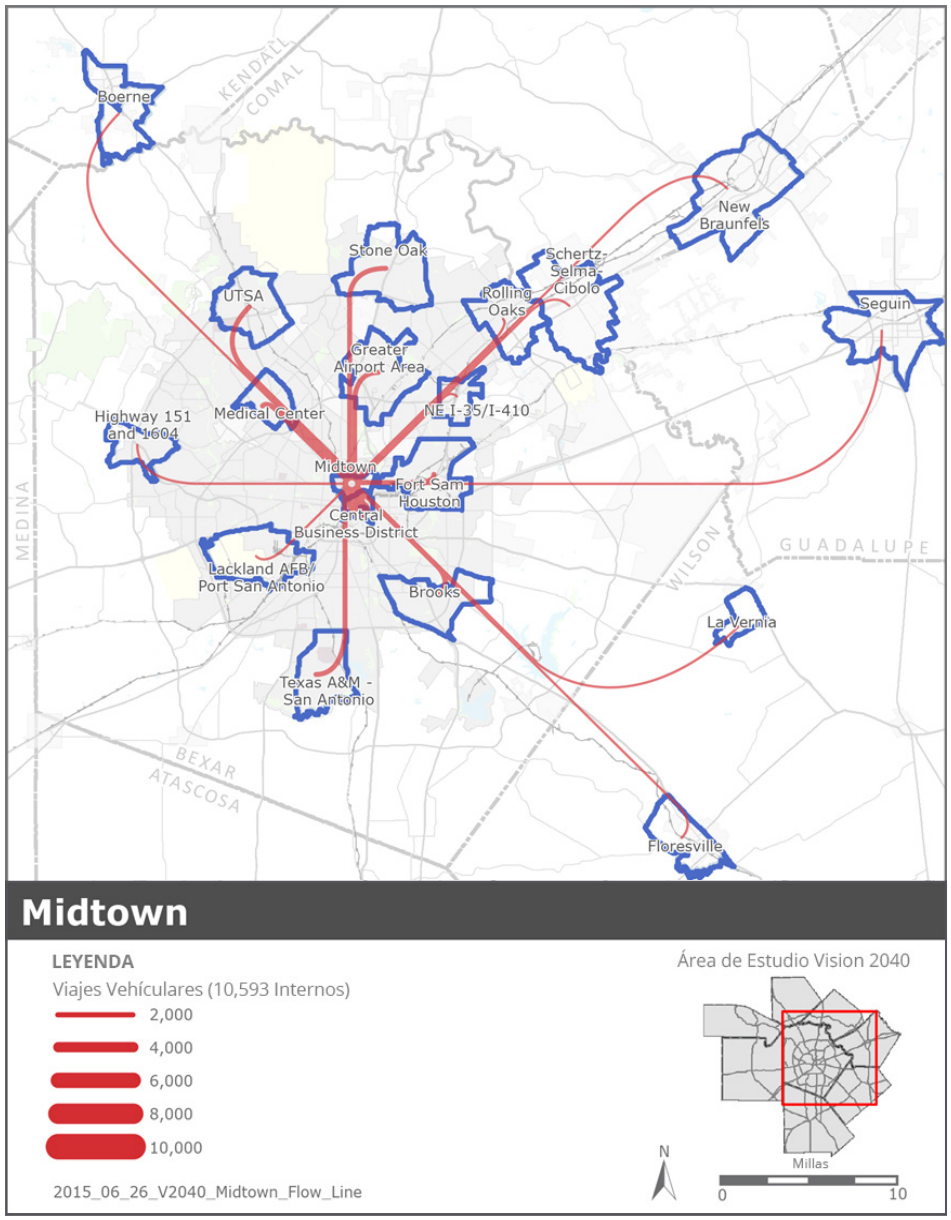
50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

La planificación de transporte para el Centro Regional de Midtown necesitará garantizar la protección de los vecindarios históricos y probablemente se enfocará en mejorar el sistema de transporte existente a través de mejoras para peatones y ciclistas, y la integración cuidadosa de los servicios de tránsito rápido. Este plan también podría enfocarse en las transiciones del área de Midtown a las áreas cercanas de reurbanización, como el área VIA Villa al oeste y el área de desarrollo Pearl al este. Se prevé que VIA Villa, un área que rodea a VIA Central Plaza, tendrá nuevos desarrollos, nuevas conexiones y posiblemente nuevos servicios de tránsito rápido con el paso del tiempo. La Cervecería Pearl fue convertida recientemente en un desarrollo de uso mixto transitable singular. Sin embargo, más allá de los límites de este enclave peatonal existen importantes desafíos a la movilidad de los peatones, incluyendo la garantía de conexiones seguras a través de áreas casi industriales al oeste, y a través de Broadway Street y la US 281 al este y la I-35 al sur y al este.

Entre las partes interesadas en el transporte se incluyen representantes de las asociaciones históricas del vecindario, el Zoológico de San Antonio e instituciones educativas como la University of the Incarnate Word y el San Antonio College.

El mapa a la derecha demuestra los flujos de viaje o el número total de vehículos que se desplazan hacia el centro de actividad de Midtown desde todos los demás centros de la Región Principal de San Antonio. Cada línea de flujo representa el flujo total aproximado de otros centros de actividad y la dirección aproximada del flujo; sin embargo, las líneas de flujo no representan la ruta exacta que tomaría el tráfico para llegar a su destino.



Carreteras
Las carreteras principales que permiten viajar de norte a sur son Fredericksburg Road y Cypress Road, N. St. Mary's Street, San Pedro Avenue y McCoullough Avenue, N. Flores Street, Broadway Street y E. Hildebrand Road. La I-35 atraviesa el límite sur del área de estudio. Aunque el área de estudio incluye lotes que comprenden una cuadra del vecindario, el área todavía mantiene una red de calles paralelas pero para los parques y usos educativos. Esta red de calles puede ser beneficiosa para la conectividad de peatones y bicicletas, y puede mejorar la conectividad del servicio de tránsito.

Sin embargo, todavía hay desafíos incluyendo grandes intersecciones que pueden ser inseguras para los usuarios no motorizados del sistema de transporte; múltiples entradas de negocios a lo largo de los corredores que crean puntos de conflicto para los peatones, ciclistas y automóviles; y estacionamiento pavimentado adyacente y fusionado en las aceras que impacta la accesibilidad ADA.

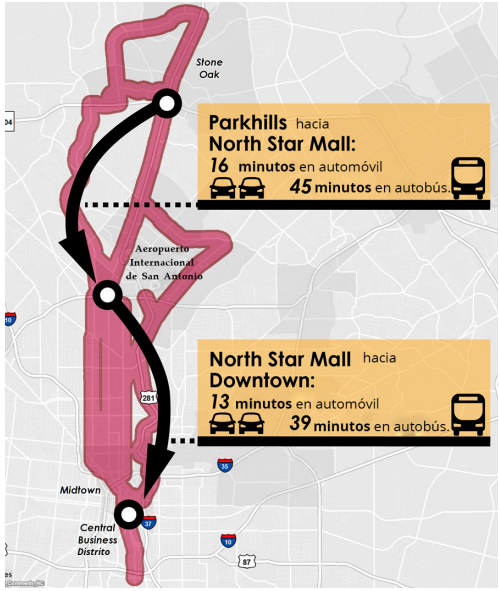
Plan a Largo Plazo Visión 2040 de Tránsito Metropolitano VIA
El área de estudio de Midtown se encuentra dentro del área de servicio del Corredor Norte-Centro, un Corredor de Tránsito Rápido del Plan a Largo Plazo de VIA 2040 que está siendo evaluado como uno de los primeros proyectos para implementar el plan (el Análisis de Alternativas VIA). Este análisis considera los datos, la factibilidad, la experiencia profesional y los aportes del público para priorizar qué corredor de tránsito rápido debe avanzar hacia la implementación del proyecto, así como la selección de la ruta y la elección del medio de transporte (Línea Rápida o BRT). Un análisis reciente, mostrado en el mapa a la derecha, muestra que actualmente el tiempo de viaje en transporte público a lo largo del corredor es más lento que el viaje en automóvil, con un tiempo de viaje estimado de 39 minutos entre el North Star Mall y Downtown por medio de un autobús Frequent VIA.

La misma ruta en automóvil suele tardar unos 13 minutos, dependiendo de las condiciones de viaje.

Este corredor fue identificado como un componente crítico de la red de tránsito rápido - una red de mayor velocidad y confiable de BRT, LRT y servicio de bus expreso. El propósito del Corredor de Tránsito Rápido Norte-Centro es proporcionar una conexión directa y altamente confiable desde Stone Oak, el Aeropuerto Internacional de San Antonio, el San Antonio College y el Downtown de San Antonio con un servicio de carriles frecuentes y dedicados para mejorar la movilidad general, asegurar la competitividad del tránsito a largo plazo, apoyar el crecimiento significativo del corredor y crear condiciones que permitan a las comunidades del corredor lograr su visión de uso del suelo.

Se necesita un servicio de tránsito de alta calidad para abordar los problemas y las limitaciones del actual servicio de autobuses en el corredor, prestar un mejor servicio a los pasajeros actuales y atraer a nuevos pasajeros al sistema. El tránsito rápido, con algún derecho de paso dedicado o tratamiento prioritario en intersecciones seleccionadas, ofrecería un servicio más confiable que el de los autobuses locales.

Instalaciones de Bicicletas y Peatonales
Las instalaciones existentes para peatones y ciclistas son insuficientes en el área de estudio. Aunque hay aceras en gran parte del área de estudio, muchas carreteras tienen aceras sólo a un lado de la misma, y otras ni siquiera tienen aceras.



Los tiempos de viaje para servicios de tránsito a lo largo del Corredor Norte-Sur son actualmente más lentos que los tiempos de viaje en automóvil.

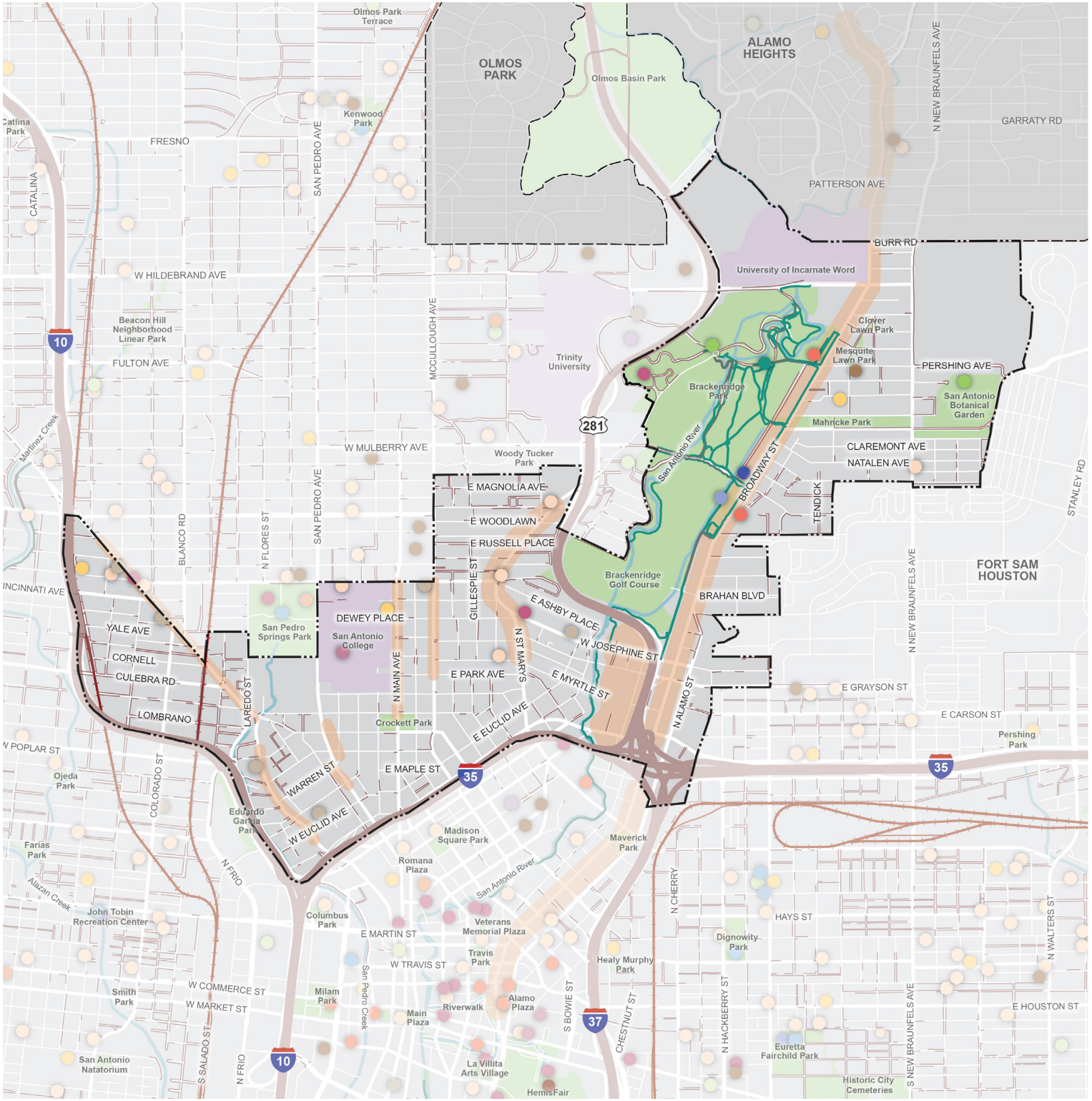
En las áreas donde faltan segmentos, existen oportunidades para características adicionales de calles completas que mejorarían el área de estudio como corredor peatonal. Por ejemplo, actualmente, hay un número limitado de cruces peatonales a media cuadra y a una cuadra.

Hay pocos ejemplos de estacionamiento para bicicletas en el área de estudio, hay seis estaciones de bicicletas compartidas en dicha área, incluyendo las de Breckenridge Park.

Servicios y Acceso

Midtown cuenta con algunas de las mayores instalaciones de San Antonio, incluyendo Brackenridge Park, el Jardín Botánico, el Zoológico y el corredor cultural y educativo de Broadway.

Pearl ofrece a los locales y visitantes múltiples experiencias para recordar en un ambiente orientado al peatón y de uso mixto junto al Río San Antonio. St. Mary's street tiene una identidad única como centro de vida nocturna y música en vivo y está expandiendo su oferta para incluir más restaurantes diurnos y opciones de venta minorista. Midtown tiene una universidad comunitaria, una universidad privada y otra universidad ubicada en las afueras de su límite norte. Main Street es el principal centro centro comercial orientado a la población LGBTQ, de restaurantes y de vida nocturna en San Antonio. Además de todos estos servicios, Midtown tiene vecindarios con carácter histórico y diversas opciones de vivienda accesibles.



Centro Regional del Área de Midtown

SERVICIOS Y ACCESOS

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Cuadra
- Parque o Espacio Abierto
- Corriente de Agua
- Escuela Pública
- Escuela Privada
- Escuela Subvencionada
- Lugar de Culto
- Biblioteca
- Museo
- Centro Comunitario
- Centro Recreativo
- Parque de Diversiones
- Jardín Comunitario
- Jardín Botánico o Zoológico
- Inicio de Sendero
- Cine o Planetario
- Estadio o Arena
- Teatro/Auditorio o Centro de Actuación
- Centro de Conferencias
- Grupos Locales de Tiendas, de Servicios, de Restaurantes y de Cultura
- Universidades

Barreras Físicas

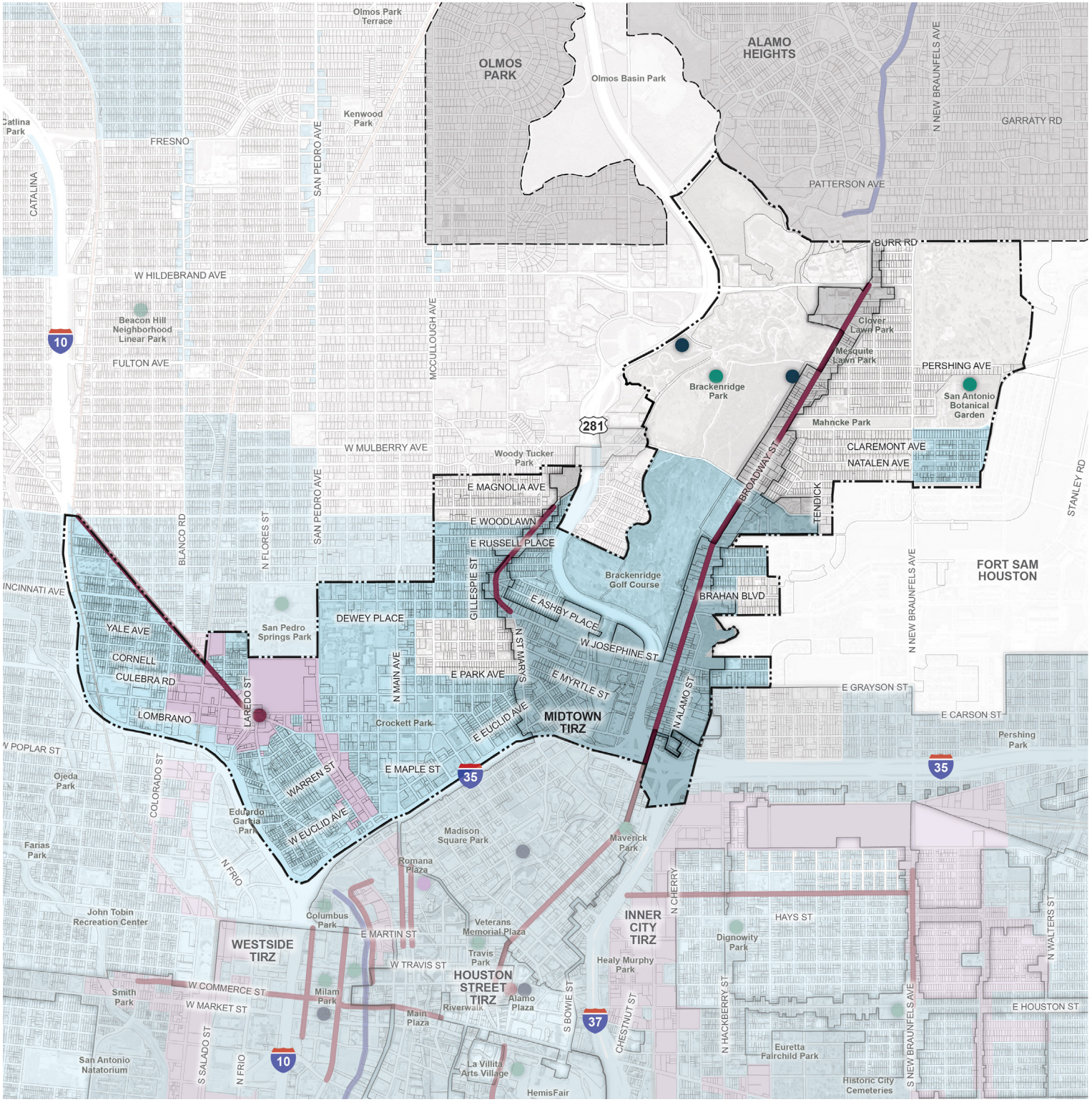
- Calle Principal
- Línea de Ferrocarril
- Aceras Inexistentes

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

Inversiones Públicas

La Zona de Reinversión del Incremento de Impuestos de Midtown Brackenridge está en la porción este del área del plan y ha tenido un éxito sustancial en el incentivo del desarrollo. El Bono 2017 incluyó varios proyectos importantes para el Área del Plan de Midtown, incluyendo proyectos importantes para hacer que Broadway Avenue, Fredericksburg Road y St. Mary's sean más multimodales, e inversiones estructuradas de estacionamiento en el Witte Museum y el Zoológico de San Antonio. Aunque no está resaltado en el mapa, Alamo Colleges está invirtiendo decenas de millones en nuevas construcciones en San Antonio College en los próximos años, y el Jardín Botánico ha completado recientemente una reurbanización transformadora y una expansión en 2017.



Centro Regional del Área de Midtown

INVERSIONES PÚBLICAS

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Parcelas
- Zona de Reinversión del Incremento de Impuestos Creada por la Ciudad
- Bonos para Mejora de Vecindarios (2017)
- Política de Reinversión de Repoblación en el Centro de la Ciudad (ICRIP)

Programa Propuesto de Bonos 2017

- Calle
- Instalación
- Parque
- Biblioteca
- Calle
- Desagüe

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas

Oportunidades Preliminares

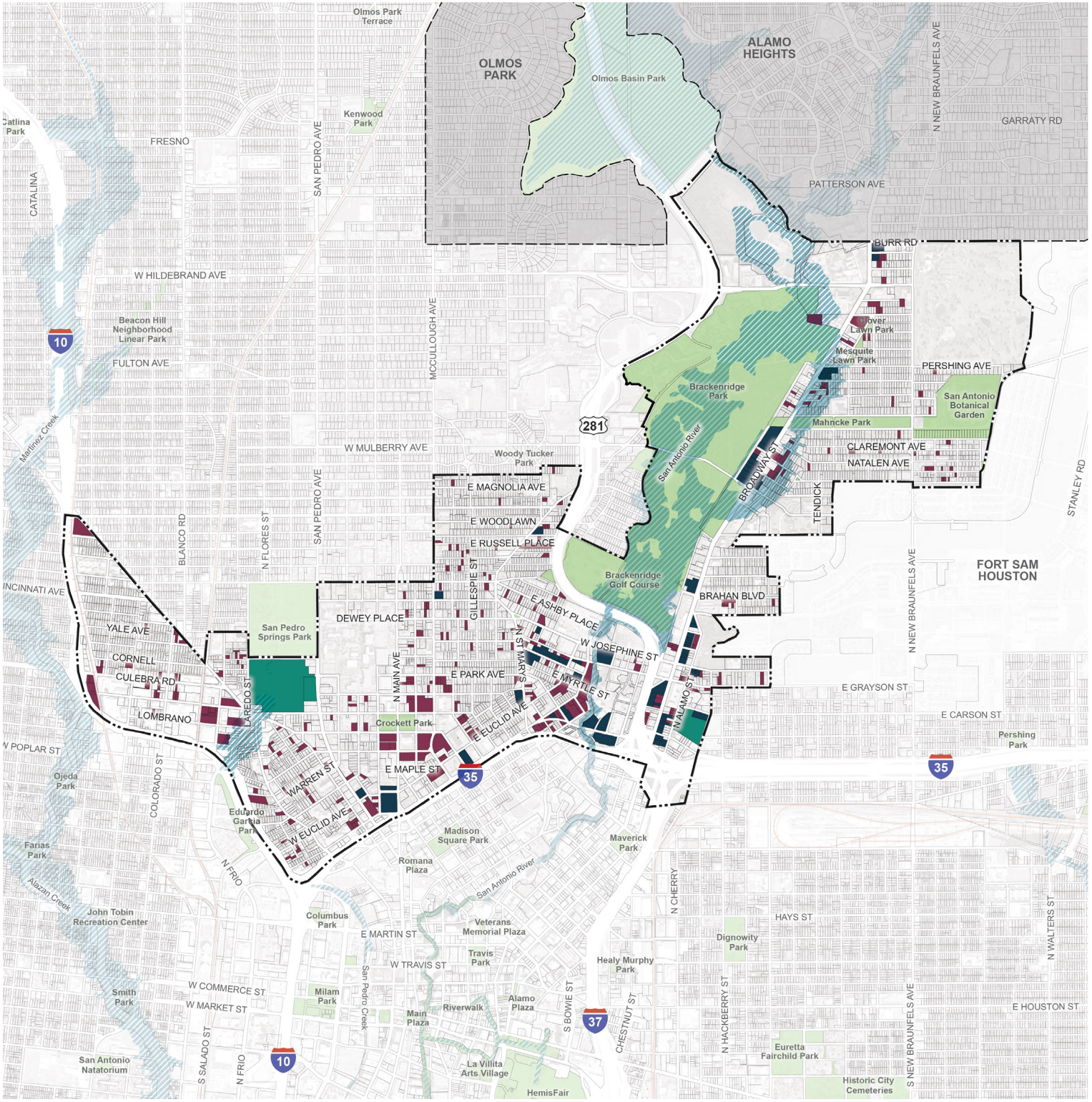
Midtown es un lugar de opciones. Está lleno de ríos, árboles y parques. Tiene una combinación diversa de tipos de vivienda, incluyendo edificios de apartamentos pequeños y grandes, que dan soporte a una población diversa y joven. Hay nuevos grupos de tiendas y restaurantes, restaurantes y fruterías tradicionales México-americanas, ferreterías especializadas y varios museos y universidades. Midtown ofrece una base laboral diversa que incluye grandes organizaciones como el Metropolitan Methodist Hospital y negocios de propiedad local. El fuerte tejido social y las raíces culturales de Midtown mantendrán una identidad ecléctica para el área mientras ésta se adapta a los tiempos cambiantes.

Como una comunidad en crecimiento, Midtown puede mejorar sus activos existentes y convertirse en un lugar con más variedad, con más opciones para vivir, trabajar y disfrutar. El histórico patrón de calles en red, las futuras opciones de tránsito de alta capacidad y el impulso de los proyectos de bonos de transporte 2017 en Fred Road, St. Mary's y Broadway implican que Midtown puede tener un sistema de transporte verdaderamente multimodal, conveniente y seguro, que ayudará a San Antonio a ser más sostenible y saludable. Además, Midtown puede y debe continuar ofreciendo opciones de vivienda accesibles y dar soporte a un parque habitacional diverso. Con un parque habitacional actual significativamente diferente al de la región, sólo el 40% de las unidades son casas unifamiliares, comparado con el 64% en la ciudad y en el MSA, Midtown ofrece algo que lo hace atractivo para aquellos que buscan algo que no se ofrece en San Antonio hoy en día.

Área de Enfoque

Las siguientes áreas son preliminarmente sitios de oportunidad en Midtown:

- **Lower Broadway**
- **Upper Broadway**
- **Oeste de River/Pearl**
- **Norte de I-35/Área del Methodist Hospital**
- **Sitio VIA**



Centro Regional del Área de Midtown

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

LEYENDA

- Límites del Centro Regional del Área de Midtown
- Límites de la Ciudad
- Parcelas
- Parque o Espacio Abierto
- Planicie de Inundación de 100 años FEMA
- Parcelas Subutilizadas
- Parcelas Vacantes
- Parcelas de Propiedad Pública

50
5
Acres

0 0.25 0.5 1 Millas